



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 142]

नई दिल्ली, मंगलवार, अगस्त 11, 2009/श्रावण 20, 1931

No. 142]

NEW DELHI, TUESDAY, AUGUST 11, 2009/SRAVANA 20, 1931

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 9 अगस्त, 2009

सं. टीएएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड से उसके दरमान के संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल

इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

...आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2009 के 5वें दिन पारित)

यह मामला इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) से उसके दरमान (का.नि.आ.) के संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. कोबीन धत्तन न्यास (सीओपीटी) और आईजीटीपीएल के बीच 31 जनवरी 2005 को एक लाइसेंस करार (एलए) हुआ था। लाइसेंस करार के प्रासंगिक प्रावधानों का नीचे संक्षेप में उल्लेख किया गया है:-

- (i). एलए दो लाइसेंसों के लिए है अर्थात्
 - (क). प्रचालन और प्रबंध, जरूरी विकास, आठ वर्ष और छह महीनों की अधिकतम अवधि के लिए राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) की सुविधाओं के संशोधन सहित, के लिए लाइसेंस; और,
 - (ख). आईसीटीटी की लाइसेंस अवधि की शुरुआत की तारीख से 30 वर्षों की अवधि के लिए बीओटी आधार पर वालारपादम में इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल (आईसीटीटी) के विकास, निर्माण, प्रचालन और प्रबंध के लिए लाइसेंस।
- (ii). लाइसेंसधारी को (8 वर्षों की अवधि में चरणबद्ध तरीके से देय) रु0 40.80 करोड़ के अपफ्रंट शुल्क के भुगतान के बदले में आरजीसीटी की मौजूदा सुविधा हस्तांतरित करनी होगी। अपफ्रंट भुगतान में आईजीटीपीएल को हस्तांतरित सीओपीटी के चिह्नित उपस्कर की लागत शामिल है।
- (iii). सीओपीटी 414 मीटर लम्बाई का बर्थ, कंटेनर पार्किंग यार्ड, प्रशीतन यार्ड 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के अधीन रु0 96 मिलियन (1-04-2004 पर आधारित) के वार्षिक लाइसेंस शुल्क के बदले में पट्टे पर देगा।
 आरजीसीटी बर्थ के समीपवर्ती बैकअप क्षेत्र के साथ क्यूटी बर्थ का अतिरिक्त 158.5 मीटर आईजीटीपीएल के अनुरोध पर लाइसेंसधारी को प्रत्येक 5 वर्षों के बाद 30 प्रतिशत वृद्धि के अधीन रु0 1 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष की मामूली दर पर उपलब्ध करवाया जाएगा।
- (iv). लाइसेंसधारी को अर्जित सकल राजस्व के 33.3 प्रतिशत के समकक्ष मासिक आधार पर रॉयल्टी का भुगतान करना होगा। ऐसा मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क परिकलन में नहीं किया जाएगा।
- (v). लाइसेंसधारी को लाइसेंसदाता के 352 कर्मचारी हस्तांतरित करने होंगे जो वर्तमान में आरजीसीटी के साथ काम कर रहे हैं और जब तक आरजीसीटी चलेगा तब तक वे आईजीसीटीपीएल में प्रतिनियुक्ति पर रहेंगे।
- (vi). लाइसेंसधारी को 6वें वर्ष के अंत तक 400,000 टीईयू प्रहस्तन करने के लिए आरजीसीटी का विकास करना होगा यदि लाइसेंसधारी आरजीसीटी के प्रचालन की तारीख से 6 वर्षों की समाप्ति से पहले आईसीटीटी का निर्माण शुरू नहीं करता है।
- (vii). आरजीसीटी परियोजना अवधि की समाप्ति पर, लाइसेंसधारी के पास यह विकल्प होगा कि वह एलए में यथा विनिर्दिष्ट लाइसेंसदाता द्वारा देय क्षतिपूर्ति के बदले में लाइसेंसदाता का उपस्कर हस्तांतरित कर दें।
- (viii). एल सीओपीटी के साथ परस्पर करार के अधीन अधिकतम दो वर्षों की अवधि के लिए आईसीटीटी और आरजीसीटी में आईजीटीपीएल द्वारा सहमत प्रचालन की अनुमति देता है।
- (ix). (क). आईसीटीटी के व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत के समय, आईजीटीपीएल द्वारा 600 मीटर से अनाधिक बर्थ लम्बाई यातायात के पर्याप्त उपस्कर और क्षमताओं के साथ प्रदान की जाएगी।

- (ख). यातायात के वास्तविक निर्माण के आधार पर, लाइसेंसधारी वास्तविक यातायात का प्रहस्तन करने के लिए यथा अपेक्षित आईसीटीटी के चरण 1 के लिए बर्थों और समर्थक उपस्कर को जोड़ते हुए आईसीटीटी की सुविधाओं और क्षमता को बढ़ाएगा।
- (x). (क). आईसीटीटी परियोजना साइट के मामले में, टर्मिनल विकास के लिए 60 हैक्टेयर तक क्षेत्र आईजीटीपीएल को आबंटित किया जाएगा और बर्थ निर्माण के लिए 10 हैक्टेयर तक प्रत्येक 5 वर्षों के पश्चात 30 प्रतिशत की वृद्धि के अधीन रु० 1/- प्रति वर्गमीटर प्रतिवर्ष की मामूली दर पर आबंटित किया जाएगा।
- (ख). अतिरिक्त क्षेत्र (10 हैक्टेयर) टर्मिनल विकास के लिए लाइसेंसधारी द्वारा यथा अनुरोध सीओपीटी द्वारा प्रत्येक 5 वर्ष के बाद 30 प्रतिशत वृद्धि के अधीन रु० 25/- प्रति वर्ग मीटर की रियायती दर पर आबंटित किया जाएगा।
- (ग). एलए रेलवे साइडों के विकास और आईसीटीटी के टर्मिनल क्षेत्र के समीप सहयोगी आवश्यकताओं के लिए प्रत्येक 5 वर्ष के बाद 30 प्रतिशत वृद्धि के अधीन रु० 1/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष की मामूली दर पर 10 हैक्टेयर भूमि का आबंटन भी विनिर्दिष्ट करता है।
- (xi). आईसीटीटी के प्रचालन के दौरान हर समय, उत्पादकता न्यूनतम 25 फेरे प्रति घंटा पर बनाए रखी जाएगी।
- (xii). बर्थों को (समर्पित फीडर बर्थों के अलावा) 8000 टीईयू से अनाधिक वाले पोतों को प्राप्त करने के लिए 16 मीटर की न्यूनतम निकर्षित गहराई के लिए अभिकल्पित किया जाएगा।

3.1. आईजीटीपीएल का प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित करते समय जब इसने आरजीसीटी में अपने प्रचालन शुरू किए थे, अक्टूबर 2005 के आदेश में निम्नलिखित अनुमान लगाए गए थे:-

- (i). हालांकि बीओटी करार 8 वर्ष और 6 महीने की अधिकतम अवधि के लिए आरजीसीटी में प्रचालन के लिए लाइसेंसधारी को अनुमति प्रदान करता है, परंतु आईजीटीपीएल ने यह कहा था कि यह केवल 4 वर्षों के लिए आरजीसीटी का प्रचालन करेगा और उसके बाद आईसीटीटी को स्थानांतरित हो जाएगा। सीओपीटी ने यह भी पुष्टि की थी कि एलए जल्दी विस्थापन पर कोई प्रतिबंध नहीं करेगा।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों की पूंजी लागत 4 वर्षों के आरजीसीटी में परियोजना अवधि में बांटी गई थी। (ऐसा करते समय, चौथे वर्ष की समाप्ति पर जब उपस्कर सीओपीटी को वापस भेजा जाएगा सीओपीटी द्वारा देय अवशिष्ट मूल्य पूंजी लागत से अलग था)

- (ii). इसी प्रकार, प्रारंभिक व्यय भी आरजीसीटी की परियोजना अवधि अर्थात् 4 वर्ष में प्रमाजित किया गया था।

3.2. लागत विवरण में प्रदर्शित घाटे के आधार पर, इस प्राधिकरण ने सीओपीटी के प्रशुल्क में ग्रेडिड वृद्धि अनुमोदित की थी जोकि पहले अंतरिम प्रशुल्क के रूप में अंगीकृत किया गया था:-

अवधि	प्रशुल्क में % वृद्धि
नवम्बर 2005 से 31 मार्च 2007	पहले अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क में 10% वृद्धि
अप्रैल 2007 से 31 मार्च 2008 तक	प्रथम स्तर में अनुमत्त प्रशुल्क वृद्धि में 8% वृद्धि
नवम्बर 2005 से मार्च 2008	सीओपीटी के दरमान में निर्धारित भंडारण प्रभार में अनुमोदित 50% की सीधी वृद्धि

3.3. दरमान के साथ आदेश राजपत्र सं. 145 द्वारा 17 अक्टूबर 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। दरमान की वैधता 31 मार्च 2008 तक निर्धारित की गई थी।

3.4. आईजीटीपीएल के दरमान की वैधता कई बार विस्तारित की गई है और मौजूदा दरमान की वैधता आदेश सं. टीएमपी/34/2005-आईजीटीपीएल दिनांक 17 जून, 2009 द्वारा 30 सितम्बर 2009 तक विस्तारित की गई है।

4.1. आईजीटीपीएल ने अपने दरमान में संशोधन के लिए एक प्रस्ताव अपने पत्र दिनांक 23 अप्रैल 2008 द्वारा दाखिल किया है। तत्पश्चात, इसने अपने पत्र दिनांक 13 मई 2008 द्वारा मसौदा प्रस्तावित दरमान अग्रेषित किया है।

4.2. मूल प्रस्ताव की मुख्य बातें नीचे दी गई हैं:-

(क). लागत विवरण:

(i). यातायात: — वास्तविक प्रहस्तित प्रमाण और वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए मौजूदा प्रशुल्क पर अर्जित आय तथा अगले तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 के पूर्वानुमान नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

वर्ष	यातायात (टीईयू में)	आय (रु० लाखों में)
2005-06 (वास्तविक)	201178	6148
2006-07 (वास्तविक)	226171	7227
2007-08 (वास्तविक)	253761	7788
2008-09 (अनुमानित)	285059	8638
2009-10 (अनुमानित)	337126	9679
2010-11 (अनुमानित)	448594	11812

(ii). वित्तीय वर्ष 2007-08 के अंत में लागत विवरण में प्रतिवेदित कुल निवल अचल परिसंपत्तियां रु० 76.11 करोड़ हैं। वर्ष 2008-09 और 2010-11 के दौरान सकल प्रखंड में कोई संवर्धन प्रस्तावित नहीं किया गया है।

इसने लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार बालारपादम में आईसीटीटी के भवन और प्रचालन के लिए वर्ष 2009-10 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में रु० 975 करोड़ जोड़ने का प्रस्ताव किया है।

आईजीटीपीएल ने निवेदन किया है कि इसने बालारपादम साइट में आईसीटीटी का निर्माण 1 जनवरी 2008 से शुरू किया था और 2009 के अंत तक प्रचालनों के शुरू होने की उम्मीद है।

(iii). मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर आईजीटीपीएल द्वारा दाखिल किया गया लागत विवरण निम्नलिखित स्थिति दर्शाता है:-

अधिशेष/घाटा (रु० करोड़ों में)	अधिशेष/घाटा (प्रचालन आय का %)	अधिशेष/घाटा (रु० करोड़ों में)	अधिशेष/घाटा (प्रचालन आय का %)	अधिशेष/घाटा (रु० करोड़ों में)	अधिशेष/घाटा (प्रचालन आय का %)
(2008-09)	(2008-09)	(2009-10)	(2009-10)	(2010-11)	(2010-11)
5.87	7%	(-)148.71	-154%	-153.13	-130%

(ख). प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि:

(i). इसने प्रशुल्क में ग्रेडिड वृद्धि प्रस्तावित की है जोकि निम्नवत् है:-

1 जुलाई 2008 से 31 मार्च 2009 तक	25% वृद्धि
1 अप्रैल 2009 से 31 मार्च 2010 तक	25% वृद्धि
1 अप्रैल 2010 से 31 मार्च 2011 तक	25% वृद्धि

(ii). इसने आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवसों को 7 दिनों से घटाकर 3 दिन करने का प्रस्ताव किया है।

(iii). प्रचालक द्वारा (एलए की शर्तों के अनुसार) लिए गए सीओपीटी स्टाफ का मजदूरी संशोधन प्रभाव जनवरी, 2007 से 20 प्रतिशत तक वृद्धि परिकल्पित की गई है। तथापि, मजदूरी संशोधन समिति की सिफारिश के मद्देनजर मजदूरी संशोधन में संभावित वृद्धि के काफी ज्यादा होने की उम्मीद है। अतः इसने कमी को पूरा करने के लिए रु० 30 प्रति टीईयू की 'पृथक' अतिरिक्त दसूली प्रस्तावित की है।

5. आईजीटीपीएल से हमारे पत्र दिनांक 27 मई 2008 द्वारा अनुरोध किया गया था कि उसके द्वारा दाखिल प्रस्ताव के संदर्भ में कुछ बिन्दुओं पर स्पष्टीकरण भेजे। आईजीटीपीएल ने पत्र दिनांक 1 जुलाई 2008 द्वारा अपना प्रतिसाद भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दुओं और आईजीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	आईजीटीपीएल से प्राप्त जवाब
(i).	हालांकि एकल लाइसेंस करार कोवीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) और आईजीटीपीएल के बीच हुआ था, परंतु यह दो लाइसेंसों अर्थात् मौजूदा राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) और इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल (आईसीटीटी) के प्रचालन के लिए सार्थक है।	आईजीटीपीएल बीओटी व्यवस्था के अधीन एक निजी टर्मिनल प्रचालक है जिसे मौजूदा आरजीसीटी सुविधा और उसके बाद आईसीटीटी सुविधा से सीओपीटी में कंटेनर प्रहरतन सेवाएं प्रदान करने के लिए लगाया गया है। इसलिए, यह सराहनीय नहीं है कि यह प्राधिकरण प्रशुल्क प्रस्ताव को बांटने पर जोर क्यों दे रहा है।
(ii).	आरजीसीटी में प्रचालनों के लिए प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित करते समय, यह आश्वासन दिया गया था कि दूसरे लाइसेंस अर्थात् आईसीटीटी से संबंधित लागत आरजीसीटी के प्रशुल्क में शामिल नहीं की गई है। इस स्थिति की आईजीटीपीएल द्वारा पुष्टि की गई थी और लागत गणनाओं का भी सीओपीटी द्वारा सत्यापन किया गया था।	इस प्राधिकरण के मत से सहमत हैं। तथापि, प्रचालनों के प्रथम तीन वर्षों की प्रारंभिक अवधि के दौरान, आईजीटीपीएल ने रियायत करार के अनुसार आईसीटीटी परियोजना के लिए निवेश प्रस्तावित नहीं किया था। इसलिए, आईसीटीटी सुविधा से संबंधित लागतों पर विचार करने का प्रश्न ही नहीं उठता था।
(iii).	मौजूदा प्रस्ताव में, आईजीटीपीएल ने 1 जुलाई 2008 से 25 प्रतिशत ग्रेडिड वृद्धि की मांग की है जो आरजीसीटी पर लागू होगी। प्रस्तावित वृद्धि को सही ठहराने के लिए भेजा गया लागत विवरण वालारपादम में खर्च किए जाने के लिए अनुमानित भारी पूंजी लागत दर्शाता है। यह राशियां आरजीसीटी में मौजूदा उपयोक्ताओं के लिए हैं यद्यपि वे इसका इस्तेमाल नहीं कर रहे हैं।	पत्तन के साथ लाइसेंस करार के अनुसार, 2009 के अंत तक परियोजना को शुरू करने के लिए वालारपादम में अब निवेश शुरू किए जाने की जरूरत है। संदर्भ दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.11 की ओर आकर्षित किया गया है जिसमें कहा गया है कि यह निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा किया गया निवेश रियायत करार के अधीन बाध्यताओं के अनुसार है तो इसे आरओसीई के लिए माना जाएगा भले ही पूर्ण क्षमता उपयोगिता अर्जित न की गई हो। यह सुनिश्चित किया गया है कि दिशा-निर्देशों के अनुसार नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ केवल परिसंपत्तियों को शुरू किए जाने की तारीख से माना गया है न कि निर्माण के दौरान। आईजीटीपीएल ने मौजूदा प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देशों में तैयार किए गए लागत विवरणों के अनुसार 92 प्रतिशत की अचानक मूल्य-वृद्धि से बचने के लिए 25 प्रतिशत वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि का प्रस्ताव किया है।
(iv).	आईजीटीपीएल से अनुरोध है कि आईसीटीटी परियोजना से आरजीसीटी के दरमान के संशोधन के प्रस्ताव को विभक्त किया जाए और आरजीसीटी के लिए संशोधित प्रस्ताव तत्काल दाखिल किया जाए। आईजीटीपीएल वालारपादम में प्रचालनों के शुरू होने की संभावना से तीन महीने पहले पूंजी और प्रचालन लागत देते हुए आईसीटीटी के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल कर सकता है।	उपर्युक्त निवेदनों के आधार पर, आईजीटीपीएल का प्रस्ताव मौजूदा प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देशों के अनुसार है। हमारे उपर्युक्त निवेदनों के मद्देनजर, प्राधिकरण हमारे प्रस्ताव दिनांक 25 अप्रैल 2008 के आधार पर समीक्षा शुरू कर सकता है। इसने यह भी निवेदन किया है कि यदि इस प्राधिकरण को महसूस होता है कि प्रस्तावित कीमत वृद्धि आरजीसीटी उपयोक्ताओं के लिए बहुत ज्यादा है तो पृथक प्रशुल्क रखते हुए इसका समाधान किया जा सकता है जोकि आईसीटीटी के व्यावसायिक प्रचालन शुरू होने तक वैध होगा। यह इस तरह से आरजीसीटी और आईसीटीटी प्रचालनों के बीच आंतरिक वृद्धि का मूल्यांकन करने के लिए सहमत है कि आईसीटीटी की वृद्धि आईसीटीटी प्रचालनों के शुरू होने पर ही कार्यान्वित की जाएगी।
(v).	(क). सही समय बताएं जब आईजीटीपीएल के आईसीटीटी में विस्थापित होने की संभावना है। वह सही समय भी दर्शाएं जब आईजीटीपीएल आरजीसीटी में प्रचालन बन्द कर देगा क्योंकि एलए सीओपीटी और आईजीटीपीएल के बीच हुए परस्पर करार के अधीन दो वर्षों की अधिकतम अवधि के लिए लाइसेंसधारी द्वारा आईसीटीटी और आरजीसीटी में सहमत प्रचालनों की अनुमति देता है। (ख). आरजीसीटी के प्रशुल्क के संशोधन के लिए	इसने पुष्टि की है कि मौजूदा निर्माण समय-सारणी के आधार पर, व्यावसायिक प्रचालनों के नवम्बर, 2009 में आईसीटीटी में शुरू होने की उम्मीद है। आरजीसीटी और आईसीटीटी प्रचालनों को साथ-साथ जारी रखने के लिए आईजीटीपीएल के रियायत करार में परिकल्पित करना अथवा प्रशासनिक रूप से संभव नहीं होगा। यह पुष्टि की गई है कि प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित करते समय

प्रस्ताव करते समय, प्रारम्भिक प्रशुल्क निर्धारित करते समय लगाए गए मूल अनुमान से विषयन के कारण लागत विवरण में उपयुक्त समायोजन किए जाएं।	लगाए गए मूल अनुमानों के विषयन के कारण लागत विवरण में समायोजन जरूरी नहीं है।
--	---

6. सीओपीटी से आईसीटीटी और आरजीसीटी की लागत को जोड़ने में आईजीटीपीएल द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण की भी जांच करने और अपनी टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने पत्र दिनांक 18 जुलाई 2008 द्वारा बताया है कि लागतों को विभाजित किया जाना चाहिए और अलग-से दर्शाया जाना चाहिए क्योंकि आरजीसीटी प्रचालन लागत विवरण में पिछले वर्षों में निवल अधिशेष दिखा रहे हैं। यदि राजस्व और लागत वर्ष 2009-10 के दौरान अलग-अलग दर्शाए जाते हैं तो कम से कम आरजीसीटी में प्रचालनों के दौरान की अवधि में निश्चित रूप से निवल अधिशेष होगा। राजस्व और लागत अलग-से दर्शाए जाने चाहिए और आरओसीई तथा निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन की अवधि के दौरान किए गए निवेश के आधार पर परिकलित किए जाने चाहिए। सीओपीटी ने संकेत दिया है कि आईजीटीपीएल को उसके प्रचालनों के वालारपादम में नवम्बर 2009 तक विस्थापित होने की उम्मीद है।

7.1. चूंकि आईजीपीटी और आईसीटीटी में प्रचालनों की शुरुआत होने तक आरजीसीटी के लिए पृथक प्रशुल्क व्यवस्था करने के लिए सहमत था, इसलिए आईजीटीपीएल द्वारा दाखिल प्रस्ताव मामला रूप में पंजीकृत किया गया था। आईजीटीपीएल को दोबारा सलाह दी गई थी कि वह आईसीटीटी अपने स्थानांतरण तक आरजीसीटी में अपने प्रचालनों के लिए प्रचालन लागत और पूंजी लागत को अलग-अलग करते हुए प्रासंगिक लागत विवरण भेजें और ऐसी संशोधित लागत स्थिति के आधार पर आरजीसीटी के लिए प्रशुल्क स्तर प्रस्तावित करें।

7.2. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, आईजीटीपीएल का प्रस्ताव सीओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। सीओपीटी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों से प्राप्त टिप्पणियां आईजीटीपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। आईजीटीपीएल ने, विशिष्ट सलाह दिए जाने के बावजूद, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों की टिप्पणियों पर अपनी लिखित टिप्पणियां नहीं भेजी हैं।

8. प्रस्ताव की संवीक्षा के आधार पर, आईजीटीपीएल से हमारे पत्र दिनांक 23 जनवरी 2009 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा उठाए गए मुख्य प्रश्नों में से कुछ नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न
1.	सामान्य:
(1).	यह स्वीकार करते हुए कि आईसीटीटी में पूंजी लागत, प्रचालन लागत, क्षमता, आय पूर्वानुमान आरजीसीटी में प्रचालन से भिन्न होंगे, यह दोहराया गया है कि पृथक लागत विवरण और प्रस्तावित दरमान आरजीसीटी के लिए तब तक दाखिल करें जब तक आरजीसीटी में प्रचालन (अर्थात् नवम्बर 2009) की उम्मीद है। आईसीटीटी के लिए लागत विवरण और दरमान प्रासंगिक पूंजी लागत, प्रचालन लागत आदि पर विचार करते हुए अलग-से दाखिल करें। भूस्वामी पत्तन सीओपीटी ने भी यह मत दिया था कि लागत और आरजीसीटी से संबंधित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अलग-अलग किए जाएं और अलग-अलग दर्शाए जाएं।
(2).	लागत विवरणों को वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों के आधार पर 2007-08 वास्तविक अधुनातन करें। अप्रैल 2008 से दिसम्बर 2008 अवधि के लिए वास्तविक यातायात, आय/व्यय तथा नियोजित पूंजी और जनवरी 2009 से मार्च 2009 के अनुमानों के आधार पर वर्ष 2008-09 के लागत विवरणों को भी अधुनातन करें। परिणामस्वरूप, यदि आवश्यक हो, अनुवर्ती वर्षों के अनुमान समायोजित करें।
(3).	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलविहन से संबंधित होनी चाहिए। कृषि उत्पादकता के तलविहन स्तर दर्शाएं और टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और तलविहन स्तरों से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करें। उत्पादकता पैरामीटरों को दरमान में तत्संबंधी प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली शर्तों के रूप में शामिल किया जाना चाहिए।
ख.	वित्तीय/लागत विवरण:
(1).	इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/14/2008-एनएसआईसीटी दिनांक 19 सितम्बर 2008 और टीएएमपी/55/2008-एनएसआईसीटी दिनांक 30 दिसम्बर 2008 में मानक क्षमता से पूरे प्रचालन द्वारा अर्जित मात्रा कुशलता को स्वीकार करने के लिए आदेश में मानक क्षमता के संदर्भ में न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) का प्रशुल्क निर्धारित किया है। आईजीटीपीएल मानक क्षमता के आधार पर अपने टर्मिनल के प्रशुल्क निर्धारण की जांच करें।
(2).	क्षमता:
(i).	अपक्रुत प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुलग्नक-1 में निर्धारित मानक/सूत्र का अनुसरण करते हुए क्षमता का पुनः मूल्यांकन करें। पत्तन/टर्मिनल में प्रचलित किसी विशिष्ट शर्तों के मद्देनजर निर्धारित प्रतिमानकों से विषयन, यदि कोई हो, का औचित्य बताएं जाने की जरूरत है।

(ii)	<p>(क). (i). लाइसेंस करार में उपयुक्त खंडों का संदर्भ देते हुए आरजीसीटी और आईसीटीटी में कंटेनरों/अन्य प्रचालनों की स्टेकिंग के लिए एलए के अनुसार सीओपीटी द्वारा (हैक्टेयर में) आबंटित कुल क्षेत्र दर्शाएं।</p> <p>(ii). आरजीसीटी में स्टेकिंग कंटेनरों और आईसीटीटी में उपलब्ध करवाए जाने के लिए संभावित भंडारण क्षेत्र के लिए उपलब्ध कुल भंडारण क्षेत्र (हैक्टेयरों में) भी दर्शाएं।</p> <p>(ख). आईजीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित आयात/निर्यात कंटेनर का अनुपात, उनके औसत विराम समय के साथ, पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2005-06 से 2007-08 के लिए भेजें।</p>
(3)	<p>आय अनुमानन:</p> <p>आरजीसीटी और आईसीटीटी प्रचालनों के लिए अलग-अलग विचार के अधीन सभी वर्षों के लिए मौजूदा प्रशुल्क स्तर और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर प्रशुल्क मदों के प्रत्येक के लिए अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन भेजें।</p>
(4)	<p>प्रचालन लागत:</p>
(i)	<p>प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर:</p> <p>(क). लाइसेंस करार के परिशिष्ट 8 के अनुसार, आईजीटीपीएल से सीओपीटी के ऐसे 352 कर्मचारियों को लेने की अपेक्षा की गई थी जो पत्तन के कंटेनर टर्मिनल में तब विनियुक्त थे। आईजीटीपीएल द्वारा जब तक आरजीसीटी का प्रचालन और अनुरक्षण किया जाएगा। तत्पश्चात्, इन कर्मचारियों को सीओपीटी को वापस भेज दिया जाएगा, जब आरजीसीटी टर्मिनल पत्तन को वापस किया जाएगा। चूंकि आईजीटीपीएल को नवम्बर, 2009 तक आईसीटीटी में विस्थापित होने और प्रचालन शुरू होने की उम्मीद है, इसलिए कर्मचारी लागत के अनुमानन को आरजीसीटी में प्रचालनों और आईसीटीटी में प्रचालनों के लिए विभक्त किए जाने की जरूरत है।</p> <p>(ख). आईजीटीपीएल द्वारा तैनात किए गए सीओपीटी कर्मचारियों की वास्तविक संख्या एवं अतिरिक्त कर्मचारियों, यदि कोई हों, का आरजीसीटी में इसके प्रचालनों के लिए प्रत्येक श्रेणियों के अधीन कर्मचारियों की संख्या/लागत का ब्योरा भेजें। आईसीटीटी प्रचालनों के लिए विनियुक्त किए जाने हेतु प्रस्तावित कर्मचारियों के बारे में भी इसी प्रकार के ब्योरे लागत अनुमानों को सही ठहराने के लिए भेजें।</p> <p>(ग). हालांकि सीओपीटी कर्मचारियों को पत्तन के पास वापस भेजा जाएगा जब यह आरजीसीटी प्रचालनों को हस्तांतरित करेगा, न लेबर की संख्या और न ही इकाई कर्मचारी लागत कोई कटौती दर्शाती है। वास्तव में, आईजीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान लेबर में वृद्धि का अनुमान लगाया है।</p>
(ii)	<p>उपस्कर और चालन लागत:</p>
(क)	<p>ईंधन लागत:</p> <p>वर्ष 2009-10 में 10 प्रतिशत और वर्ष 2010-11 में 10.9 प्रतिशत पर ईंधन की लागत में वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण जोकि 4.6 प्रतिशत के सामान्य स्वीकृत वृद्धि स्तर से अधिक है, औचित्य बताए जाने की जरूरत है।</p>
(ख)	<p>मरम्मतें और अनुरक्षण लागत:</p> <p>आईजीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित/अनुमानित मरम्मतें और अनुरक्षण लागत अन्य निजी टर्मिनलों के लिए स्वीकृत मरम्मतें और अनुरक्षण लागत से अधिक पाई गई है। अनुमानित मरम्मतें और अनुरक्षण लागत भी 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से अधिक पाई गई है। अतः मरम्मतें और अनुरक्षण लागत के अनुमानन का प्रतिमानकों और अन्य निजी कंटेनर टर्मिनलों में स्वीकृत लागत के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p>
(iii)	<p>उपस्कर किराया प्रभार:</p> <p>आईजीटीपीएल द्वारा किराये पर लिए गए उपस्कर के ब्योरे दर्शाएं और संविदाकारों के साथ हुए संविदाओं के प्रत्येक की प्रतियां भी वर्ष 2007-08 और 2008-09 के वास्तविक/अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए भेजें। इसकी पुष्टि करें कि आपूर्तिकर्ताओं को देय किराया प्रभार प्रतिस्पर्धी बाजार दरें हैं।</p>
(iv)	<p>पट्टा किराये:</p> <p>कृपया विचाराधीन सभी वर्षों के लिए पट्टा किराये के अनुमानन की विस्तृत गणना भेजें।</p>
(v)	<p>बीमा:</p> <p>बीमा कम्पनी से लिए गए बीमा कवर की प्रति वर्ष 2008-09 के लिए रु 98 लाख के अनुमान के औचित्य के लिए भेजें। वर्ष 2009-10 के लिए रु 166 लाख और वर्ष 2010-11 के लिए रु 285 लाख पर बीमा लागत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।</p>
(vi)	<p>अन्य व्यय:</p>

(क)	प्रबंध शुल्क:
(1).	अक्टूबर 2005 में प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, इस प्राधिकरण ने आईजीटीपीएल द्वारा इसकी प्रवर्तक कम्पनी को इस शर्त के अधीन देय टीएसएफ के संव्यवहार के 'आमस लैथ रिलेशनशिप' को स्थापित करते हुए इसके सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) शीर्ष के अधीन प्रबंध शुल्क स्वीकृत किया था कि आईजीटीपीएल यह दर्शाने के लिए प्रत्येक वर्ष के लिए दस्तावेजी साक्ष्य और आईटी निर्धारण आदेश अगली समीक्षा के समय प्रस्तुत करेगा कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय को स्वीकृत किया है। उक्त आदेश में यह स्पष्ट रूप से उल्लिखित किया गया था कि यदि समीक्षा में ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो उक्त आदेश में स्वीकृत अनुमानित व्यय अगली प्रशुल्क समीक्षा में समायोजित किया जाएगा। अतः आईजीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि (क). वर्ष 2005-06 और 2006-07 के आयकर निर्धारण आदेश; (ख). वर्ष 2007-08 के लिए व्यय की इस मद के लिए सनदी लेखाकर से अस्थायी कर लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र; (ग). वर्ष 2007-08 के लिए प्रबंध शुल्क के प्रेषण को स्थापित करने वाले दस्तावेज की प्रति भेजी जाए।
(ii).	आईजीटीपीएल द्वारा दुबई पत्तन प्राधिकरण के साथ किए गए सेवा करार आरजीसीटी प्रचालनों और आईसीटीटी प्रचालनों के लिए प्रदत्त सेवाओं के संदर्भ में टीएसएफ भुगतान दिवसेंदित नहीं करता है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि उपयुक्त आधार पर लागत की इस मद को अलग करें और आरजीसीटी तथा आईसीटीटी में प्रचालनों के संदर्भ में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रासंगिक लागत पर विचार करें। आरजीसीटी और आईसीटीटी के लिए इस व्यय के प्रगटन का आकार स्पष्ट करें।
(iii).	आरजीसीटी और आईसीटीटी में टीएसएफ प्रदान करने के लिए डीपीए के साथ हुए करार की सही अवधि दर्शाएं।
(ख).	अतिरिक्त क्षेत्र पर पट्टा किराया:
(i).	सीओपीटी द्वारा आवंटित अतिरिक्त क्षेत्र की सीमा दर्शाएं और पुष्टि करें कि क्या यह प्रासंगिक प्रावधान का संदर्भ देते हुए एलए के अनुसार है।
(ii).	प्रयोजन दर्शाएं जिसके लिए यह अतिरिक्त क्षेत्र इस्तेमाल किया गया है और पुष्टि करें कि क्या यह एलए की शर्तों के अनुसार है।
(iii).	सीओपीटी से लिए गए अतिरिक्त क्षेत्र से आईजीटीपीएल द्वारा अर्जित आय भविष्य के 2008-09 से 2010-11 के अनुमानों के साथ पूर्व अवधि 2005-06 से 2007-08 के लिए दर्शाएं। यह भी दर्शाएं कि इस राजस्व को आय (वास्तविक/अनुमानों) में कहां स्वीकार किया गया है।
(iv).	लाइसेंस करार/दरमान के प्रासंगिक प्रावधान का संदर्भ देते हुए पट्टा किराये की इकाई दर, पट्टे पर दिया गया क्षेत्र दर्शाएं हुए अतिरिक्त क्षेत्र के लिए किराये का विस्तृत परिकलन भेजें।
(ग).	आउटसोर्स किया गया मिलान/सर्वेक्षण व्यय:
	आईजीटीपीएल द्वारा आउटसोर्स की गई मिलान/सर्वेक्षण सेवाओं और सुरक्षा सेवाओं का अनुमान का यह सेवा प्रदान करने के लिए आउटसोर्सिंग एजेंसी के साथ हुए करार की कॉपी करने के संदर्भ में औचित्य बताएं।
(vii).	मूल्यहास:
(क).	परिसंपत्तियों के प्रत्येक समूह के मामले में अंगीकृत मूल्यहास दर कम्पनी अधिनियम अथवा लाइसेंस करार के उपबंधों, जो भी स्थिति हो, का संदर्भ देते हुए भेजें।
(ख).	2008-09 से 2010-11 के वास्तविक और अनुमानों के आधार पर वर्ष 2005-06 से 2007-08 के दौरान मूल्यहास की विस्तृत गणना सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों और आईजीटीपीएल द्वारा प्राप्त की गई परिसंपत्तियों के मामले में अलग-अलग भेजी जाए। आईसीटीटी प्रचालनों के लिए पृथक गणना भेजी जाए।
(viii).	प्रबंध और प्रशासनिक उपरिव्यय:
	वर्ष 2007-08 से 2010-11 के प्रत्येक वर्ष के लिए प्रबंध और प्रशासन उपरिव्ययों के अधीन शामिल मदों का विस्तृत ब्योरा।
(5).	नियोजित पूंजी:
	अचल परिसंपत्तियां:
(क).	2009-10 में आईसीटीटी में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित रु० 262.51 करोड़ के संयंत्र और मशीनरी/क्रैनो

	<p>में संवर्धन का ब्योरा उपस्कर की संख्या, उपस्कर की इकाई लागत और कार्य आदेश/विक्रय आदेश/बिल, आदि के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित कुल लागत के ब्योरे देते हुए भेजें।</p> <p>(ख). आईसीटीटी के लिए प्रस्तावित निवेशों के प्रत्येक की वर्तमान स्थिति दर्शाएं। कार्य की प्रगति की वर्तमान स्थिति के आधार पर और आरजीसीटी तथा आईसीटीटी में सहमत प्रचालनों की अनुमति देते हुए एलए में उपलब्ध उपर्युक्त प्रावधान के मद्देनजर भी, आईसीटीटी को प्रचालनों के विस्थापन और सीओपीटी को आरजीसीटी के हस्तांतरण की वास्तविक तारीख की पुष्टि किए जाने की जरूरत है।</p> <p>(ग). लाइसेंस करार के अनुच्छेद 5.1. (ड.) के अनुसार, लाइसेंसधारी के पास यह विकल्प है कि वह लाइसेंसदाता का उपस्कर सीओपीटी को सौंप दे जब आईजीटीपीएल आरजीसीटी प्रचालनों को पत्तन को वापस हस्तांतरित करता है और अपने प्रचालनों को आईसीटीटी को विस्थापित करता है। आईजीटीपीएल से अनुरोध है कि इसके द्वारा अपनाए जाने के लिए प्रस्तावित विकल्प दर्शाएं जब यह आरजीसीटी प्रचालनों को सीओपीटी को हस्तांतरित करता है और निम्नलिखित बिन्दु भी स्पष्ट करें:</p> <ul style="list-style-type: none"> — यदि आईजीटीपीएल लाइसेंसदाता का उपस्कर सीओपीटी को सौंपने का प्रस्ताव करता है तो कृपया सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को देय टेकओवर क्षतिपूर्ति और वित्तीय लागत विवरण में आईजीटीपीएल द्वारा दिए गए संव्यवहार को दर्शाएं। यह पुष्टि भी करें कि क्या सीओपीटी द्वारा देय टेकओवर क्षतिपूर्ति एलए की शर्तों के अनुसार है। — सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों, सीओपीटी से लेने के समय उसका मूल्य, मूल्यहास, सीओपीटी को परिसंपत्तियां सौंपे जाने के समय परिसंपत्तियों के मूल्य और सीओपीटी द्वारा देय क्षतिपूर्ति के ब्योरे भेजें। — यदि आईजीटीपीएल सीओपीटी को परिसंपत्तियों के हस्तांतरण का प्रस्ताव नहीं करता है तो कृपया ऐसी परिसंपत्तियों, मूल्यहास के प्रभाव आदि का मूल्य दर्शाएं। — प्रपत्र 4क में क्र.सं. III वर्ष 2009-10 के दौरान भवनों, शौडों से रु0 500 लाख और क्रेनों के सकल प्रखंड से रु0 4176 लाख का हटाव दर्शाता है। कृपया स्पष्ट करें कि क्या सकल प्रखंड से यह हटाव सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों से संबंधित है। यदि हाँ, तो सकल प्रखंड से हटाव के लिए परिसंपत्तियों के इस मूल्य पर पहुंचने का आधार दर्शाएं। <p>(घ). यह नोट करें कि नियोजित पूंजी के लिए केवल पूरी हुई तथा पूर्णतः चालू परिसंपत्तियों पर ही विचार किया जाएगा। प्रगतिधीन कार्य को अलग रखा जाए। इस संबंध में पुष्टि भेजें।</p> <p>(ड.). आईजीटीपीएल ने प्रपत्र 4 ख में क्र.सं. VI में सभी नए उपस्कर और लेबर फोर्स में कटौती के मद्देनजर प्रचालन कुशलता अर्जित करने के बारे में सामान्य विवरण दिया है। इस संबंध में, आरजीसीटी में आईजीटीपीएल द्वारा अर्जित मौजूदा फेरे प्रति घंटा और वर्ष 2009-10 में फेरे प्रति घंटा के रूप में उत्पादकता में संभावित सुधार दर्शाएं। वर्ष 2010-11 के दौरान आईसीटीटी में अर्जित किए जाने के लिए संभावित फेरे प्रति घंटा भी दर्शाएं।</p>
(6).	<p>कुशलता लाभ:</p> <p>प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.4.1 विनिर्दिष्ट करता है कि कुशलता के लिए तलचिह्न पिछले प्रशुल्क चक्र में कुशलता सुधार के कारण प्रचालक द्वारा अर्जित वास्तविक लागत कटौती होगी। कुशलता के लिए तलचिह्न तत्काल अनुवर्ती प्रशुल्क वैधता चक्र में अर्जित उसी टर्मिनल में उसी प्रचालक का पूर्व निष्पादन है। ऐसी लागत कटौती का 50 प्रतिशत अनुवर्ती प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय प्रासंगिक व्यय का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित किया जाना चाहिए। आईजीटीपीएल द्वारा दावाकृत कुशलता सुधार प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है।</p>
(7).	<p>वास्तविक और अनुमानों की तुलना (प्रपत्र 7):</p> <p>(क). इस प्रपत्र में वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए अनुमानित प्रचालन आय को इस तरह की तुलना के लिए उक्त आदेश में स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि के लिए समायोजित किए जाने की जरूरत है।</p> <p>(ख). वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए नियोजित पूंजी के अनुमान और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के अनुसार नहीं है। अनुमानित नियोजित पूंजी और आरओसीई को उनकी वास्तविक से तुलना के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार लिया जाए।</p> <p>(ग). इस तरह की तुलना के लिए, (2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार) आरओसीई स्वीकृत करने के लिए क्षमता उपयोगिता पर पहुंचने के समय पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित स्तर पर सुविचारित की जाए।</p>

ग.	विवरण
(1).	वर्ष 2009-10 के लिए लागत विवरण रु0 587 लाख का निवल अधिशेष दर्शाता है। एक जल्द गणना दर्शाती है कि वर्ष 2009-10 में लिए अनुमान, यदि आरजीसीटी प्रचालनों के लिए विकेंद्रित, वर्ष 2009-10 (नवम्बर तक) के लिए प्रायः स्थिति नहीं दर्शाएंगी। इस स्थिति के आलोक में, आरजीसीटी में इसके प्रचालनों के लिए लागू किए जाने के लिए परस्तापित प्रथम स्तर पर 25 प्रतिशत की वृद्धि का औचित्य बताए जाने की जरूरत है।
(2).	इस प्राधिकरण ने अक्टूबर 2008 में आईजीटीपीएल का प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित करते समय (जोकि जोखिम पतन प्रवास के दौरान में उस समय प्रचलित प्रशुल्क ढाँचा माडल पर आधारित था) इसके प्रशुल्क के जमाने संशोधन/समीक्षा के समय वैयक्तिक मतिविधियों के लिए सेवा प्रदान करने की लागत के आधार पर इसके प्रस्ताव को जोर ध्यान देने के लिए आईजीटीपीएल को पैरा 15 (xx) में विशेष रूप से सलाह दी गई थी। तथापि, आईजीटीपीएल ने अपना प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करते समय हमारी सलाह का पालन नहीं किया है। आईजीटीपीएल को पिछले प्रचालनों में अर्जित वास्तविक अनुभव के आधार पर वैयक्तिक घटकों के लिए सेवा प्रदान करने की लागत के संदर्भ में परस्तापित दरों पर प्रस्तावों के लिए पुनः सलाह दी जाती है।
(3).	यदि हुए कंटेनर के लिए निशुल्क दिवसों को मौजूदा 7 दिनों से कम कर 3 दिन करने के कारण स्पष्ट करें। मौजूदा प्रशुल्क पर निशुल्क दिवसों में प्रस्तावित कटौती के मद्देनजर आईजीटीपीएल को होने वाली संभावित अनिश्चितता आय निवारणियों वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए दर्शाएं।
(4).	प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, यह स्पष्टतः स्थापित कर दिया गया था कि प्रदान किया गया लाइसेंस आईजीटीपीएल से ऑन-बोर्ड नौभरण सेवाएं प्रदान करने की अपेक्षा करता है। सीओपीटी ने भी बताया है कि इस प्रयोग के लिए आईजीटीपीएल को नौभरण लाइसेंस दिया गया है। इस प्राधिकरण ने आईजीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्तावित के आधार पर बांधना/खोलना, नौचालन योजना और पर्यवेक्षण सहित ऑन-बोर्ड नौभरण के लिए प्रशुल्क अनुमोदित किया है। उपयोक्ताओं में से कुछ से प्राप्त संप्रेषण से अब यह विदित हो चुका है कि आईजीटीपीएल ने सीएसएए के माध्यम से निजी पार्टी से बांधना/खोलना सेवाएं आउटसोर्स की हैं। इस संबंध में, कृपया आरजीसीटी प्रचालनों के संदर्भ में निम्नलिखित बिन्दुओं को स्पष्ट करें:- (क). क्या नौभरण सेवा की आउटसोर्सिंग भूस्वामी पतन, सीओपीटी की अनुमति से की गई है। (ख). पुष्टि करें कि क्या एलए आईजीटीपीएल को अन्य निजी पक्ष से नौभरण सेवा आउटसोर्स करने की अनुमति देता है। यदि हाँ, तो क्या आईजीटीपीएल को सीओपीटी द्वारा प्रदान किया गया नौभरण लाइसेंस रद्द कर दिया गया है। (ग). यदि यह सेवाएं आउटसोर्स की गई हैं तो आईजीटीपीएल द्वारा प्राधिकृत निजी पक्ष द्वारा ऑफर की गई ऑन-बोर्ड सेवाओं के लिए क्या प्रशुल्क व्यवस्था है और प्रशुल्क कौन वसूल करता है। (घ). यदि प्रशुल्क आईजीटीपीएल द्वारा प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा वसूल किया जाता है तो स्पष्ट करें कि किन उपबंधों के अधीन प्रशुल्क वसूल करने का कार्य टीएमपी का अनुमोदन प्राप्त किए बिना निजी पक्ष को सौंपा गया है। (ड). यह सेवा ऑफर करने के लिए अन्य एजेंसियों को अनुमति प्रदान करने के लिए आईजीटीपीएल को उपलब्ध कराए गए विचार, यदि कोई हों, बताएं।
(5).	एलए के खंड 4.2 के अनुसार, प्रशुल्क इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट हबों और उस क्षेत्र में प्रमुख प्रतिस्पर्धी पतन में मौजूद प्रशुल्क स्तर के प्रतिस्पर्धी होना चाहिए। कृपया ऐसे परामर्श के ब्योरे हमें उपलब्ध करवाएं।

9. सीओपीटी से भी हमारे पत्र दिनांक 23 जनवरी 2009 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने हमारे प्रश्नों पर पत्र दिनांक 19 जून 2009 द्वारा प्रतिसाद दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीओपीटी के प्रतिसाद को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी भेजे गए जवाब
(i).	वास्तविक तारीख जब से आईजीटीपीएल इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल (आईसीटीटी) में अपने प्रचालन प्रारंभ करेगा और सीओपीटी को राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) प्रचालन हस्तांतरित करेगा बताएं। यह भी बताएं कि क्या आरजीसीटी और आईसीटीटी दोनों में सहमत प्रचालन किए जाएंगे, जैसाकि एलए में दिया गया है।	आईजीटीपीएल के नवम्बर, 2009 तक शुरू होने की उम्मीद है। आईजीटीपीएल ने यह भी सूचित किया है कि आरजीसीटी से आईसीटीटी में विस्थापन की सम्पूर्ण प्रक्रिया पूरी करने में 3-4 महीने लगने का अनुमान लगाया गया है और उस समय तक आरजीसीटी परियोजना साइट आईजीटीपीएल द्वारा अभिग्रहीत की जाएगी। आरजीसीटी परियोजना साइट आईजीटीपीएल द्वारा अभिग्रहीत की जाएगी।
(ii).	(क). आरजीसीटी में प्रचालनों के लिए आईजीटीपीएल को आवंटित बर्थ की लम्बाई बताएं।	लाइसेंस करार के अनुसार, 1800 मी0 वॉटरफ्रंट आईजीटीपीएल को उपलब्ध करवाया जाना है। सम्पूर्ण 1800 मी0 वॉटरफ्रंट

		कोचीन पत्तन के पास बिल्कुल तैयार है। जैसाकि आईजीटीपीएल द्वारा अनुरोध किया गया है, 625 मी० वॉटरफ्रंट आईसीटीटी के चरण I के विकास के लिए उन्हें 15-12-2007 को हस्तांतरित किया गया था। इसके अलावा वॉटरफ्रंट यातायात वृद्धि के अनुसार आईजीटीपीएल द्वारा यथा अपेक्षित उपलब्ध करवाया जाएगा।
(ii).	(ख). एलए का परिशिष्ट 3 इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल, वालापादम में बर्थ के विकास/निर्माण के लिए आईजीटीपीएल को वॉटरफ्रंट क्षेत्र का क्रमगत आबंटन विनिर्दिष्ट करता है। आईसीटीटी में बर्थ के विकास/निर्माण के लिए पहले से उपलब्ध करवाया गया/उपलब्ध करवाया जाने वाला (ऐसे आबंटन के समय के वास्तविक निर्धारण के साथ) चरण-वार वॉटरफ्रंट क्षेत्र बताएं।	एलए के परिशिष्ट 3 में निम्नलिखित बताया गया है— साठ (60) हैक्टेयर भूमि क्षेत्र टर्मिनल विकास के लिए मामूली दर पर उपलब्ध करवाया जाएगा जिसका ब्योरा अनुच्छेद 5.3. (ग) (i) में दिया गया है और लाइसेंस की अपेक्षा अनुसार यह क्षेत्र चरणबद्ध तरीके से हस्तांतरित किया जाएगा। इसके अलावा, दस (10) हैक्टेयर भूमि क्षेत्र अनुच्छेद 5.3. (ग) (ii) में यथा व्याख्यायित रियायती दर पर अपेक्षा के अनुसार आईसीटीटी के चरण I के टर्मिनल विकास के लिए उपलब्ध करवाया जाएगा, तीस (30) हैक्टेयर भूमि क्षेत्र लाइसेंसधारी को प्रारंभ में हस्तांतरित किया जाएगा। यदि आईसीटीटी के चरण I में टर्मिनल विकास के लिए लाइसेंसधारी द्वारा और क्षेत्र की अपेक्षा की जाती है तो प्रस्तावित विकास पर ब्योरों के साथ लाइसेंसधारी द्वारा अपेक्षा प्रमाणित करने के अधीन इसे उपलब्ध करवाया जाएगा।
(iii).	वर्ष 2005-06 से 2010-11 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा निर्धारित टर्मिनल की क्षमता की उपयुक्तता पर टिप्पणी।	प्रस्ताव के अनुसार, आईजीटीपीएल दो गैन्ट्री क्रेनों (एनसालडो) और दो गेटवाल्ड क्रेनों का इस्तेमाल कर रहा है, जब वे आरजीसीटी का प्रचालन कर रहे हैं। आईजीटीपीएल ने वर्तमान में उपलब्ध सम्पूर्ण समर्थक अवसंरचना के साथ, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के दौरान आरजीसीटी की सर्वोत्तम क्षमता का उपयोग किया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के पूर्वानुमानों के संबंध में, यह प्रकट होता है कि वे गेटवाल्ड क्रेनों आईसीटीटी को हस्तांतरित कर रहे हैं और चार नए क्यूसी जोड़ रहे हैं, जबकि 600 मीटर लम्बाई के बर्थ और यार्ड में 4840 ग्राउंड स्लॉट भी हैं, में प्रचालन के लिए छह क्रेनों प्रस्तावित की हैं, आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित लक्ष्यों को पूरा करने के लिए यह प्रावधान काफी है बशर्त यार्ड उपस्करों की पर्याप्त संख्या उपलब्ध करवाई जाए क्योंकि इन उपस्करों का टर्मिनल के कुल थ्रुपुट पर सीधा संबंध है।
(iv).	(क). आरजीसीटी और आईसीटीटी में प्रचालनों के लिए कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए सीओपीटी द्वारा आबंटित कुल क्षेत्र दर्शाएं। (ख). पुष्टि करें कि क्या सीओपीटी द्वारा आबंटित/आबंटित किया जाने वाला क्षेत्र लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है। लाइसेंस करार उपयुक्त खंडों का संदर्भ भी दें। (ग). आबंटित/आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि/बैकअप क्षेत्र के लिए एल की शर्तों के अनुसार आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य पट्टा किराये पट्टे पर दिए गए क्षेत्र और वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए लागू पट्टा किराया प्रति वर्ग मी० के ब्योरे देते हुए भेजें।	आईसीटीटी के लिए भूमि आबंटन के संबंध में, 425813 वर्ग मी० का क्षेत्र 15-12-2007 को आईजीटीपीएल को हस्तांतरित किया गया था और इसके अलावा 60200 वर्ग मी० का क्षेत्र 16-02-2008 को हस्तांतरित किया गया था। सीओपीटी द्वारा आबंटित/आबंटित किया जाने वाला क्षेत्र लाइसेंस करार के परिशिष्ट - 3क (I) द्वारा लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है। आबंटित भूमि के लिए आईजीटीपीएल द्वारा देय लाइसेंस शुल्क रु० 1 प्रति वर्ग मी० प्रतिवर्ष है।
(v).	वर्ष 2008-09 और 2010-11 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा दिए गए यातायात अनुमानन पर अपनी टिप्पणियां भेजें। पोतांतरण कंटेनरों के संबंध में, इसने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान क्रमशः 644 प्रतिशत और 240 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान	यहां यह भी उल्लेख किया गया है कि आईजीटीपीएल ने 2008-09 की तुलना में वर्ष 2009-10 में विदेशी कंटेनरों के लिए केवल 0.56 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया है, जबकि उसी अवधि के लिए पोतांतरण कंटेनर में वृद्धि 644 प्रतिशत है। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि वालापादम में आईसीटीटी

	<p>जगाया है। कृपया इन यातायात अनुमानों की उपयुक्तता पर भी टिप्पणी करें।</p>	<p>नवम्बर 2009 में शुरू किया जाना है जिसका प्रारंभिक उद्देश्य पोतांतरण हब के रूप में विकसित करना है और टर्मिनल के लिए वृद्धि का मुख्य चालक पोतांतरण होगा। टर्मिनल के हिटरलैंड में सीमाओं और उक्त हिटरलैंड में सीमित आधुनिक वृद्धि परिदृश्य पर विचार करते हुए विदेशी कंटेनरों से बहुत तीव्र गति से उम्मीद करना उपयुक्त नहीं होगा। दूसरी ओर पोतांतरण कंटेनर उद्योग की बढ़ती और तत्काल हिटरलैंड की अर्थव्यवस्था के बावजूद तरक्की कर सकता है और पोतांतरण टर्मिनल की उत्कृष्ट अवस्थिति के साथ समुद्र/रेल रास्तों द्वारा जुड़े दूरवर्ती स्थानों से आकर्षित किया जा सकता है, जो मरु पोत आकर्षित कर सकते हैं।</p> <p>यह भी नोट किया जाए कि जब वर्ष 2009-10 में पोतांतरण कंटेनरों में वृद्धि 644 प्रतिशत अनुमानित की गई है यह केवल एक सांख्यिकी आंकड़ा है और वर्ष 2008-09 में 4207 टीईयू के बहुत कम आधार पर विचार करते हुए टर्मिनल की वृद्धि के लिए बहुत कम प्रासंगिक है। इसी प्रकार, 2010-11 में अनुमानित 240 प्रतिशत की वृद्धि 31304 टीईयू के कम आधार पर है। कंटेनर टर्मिनल में यातायात की मात्रा के मामले में जिसकी मुख्य गतिविधि पोतांतरण के लिए जाना है, टर्मिनल प्रचालक प्रचलित और मावी परिदृश्य पर विचार करते हुए पूर्वानुमान उपलब्ध करवाने के लिए बेहतर रूप से सुसज्जित है, जिसके लिए उन्हें पर्याप्त आंकड़े/अध्ययन रिपोर्ट लगानी होगी, यदि जरूरी समझा जाता है। पत्तन न्यास के पास टर्मिनल प्रचालक द्वारा दिए गए आंकड़ों को डिनाउन्स करने का कोई कारण नहीं है।</p>						
(vi).	<p>(क). आरजीसीटी प्रचालनों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा लिए गए सीओपीटी कर्मचारियों के संदर्भ में आईजीटीपीएल द्वारा वहन किए जाने वाले मजदूरी संशोधन, यदि कोई हो, का अनुमानित प्रभाव विस्तृत गणनाओं के साथ भेजें।</p> <p>(ख). लाइसेंस करार के परिशिष्ट 8 के अनुसार, आईजीटीपीएल द्वारा लिए गए सीओपीटी के कर्मचारियों को सीओपीटी को वापस भेजा जाएगा, जब आरजीसीटी टर्मिनल पत्तन को वापस सौंपा जाता है। आईजीटीपीएल को विस्थापन और आईसीटीटी में प्रचालन नवम्बर 2009 तक शुरू होने की उम्मीद है। तथापि, इसने कर्मचारियों की संख्या में किसी कटौती का अनुमान नहीं लगाया है। कृपया आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित कर्मचारी लागत की उपयुक्तता, विशेषतः वर्ष 2010-11 के लिए जब यह अपने प्रचालन आईसीटीटी में स्थानांतरित करेगा, पर टिप्पणी करें।</p>	<p>इसने बताया है कि आईजीटीपीएल से सूचना की प्रतीक्षा है।</p>						
(vii).	<p>वह प्रचलित दर बताएं जिसपर सीओपीटी आईजीटीपीएल को बिजली आपूर्ति करता है। कृपया टिप्पणी करें कि क्या तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए आईजीटीपीएल द्वारा अंगीकृत इकाई दर उपयुक्त है।</p>	<p>आईजीटीपीएल को एचटी उपभोक्ता शीर्ष के अधीन वर्गीकृत किया गया है और 31-3-2009 को प्रभार दरें निम्नवत् हैं:-</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>दर (रु०)</th></tr><tr><td>मॉग प्रभार (रु०/बिलिंग डिमांड का केवीए/माह)</td><td>350</td></tr><tr><td>बिजली प्रभार (पैसा/केडब्ल्यूएच)</td><td>370</td></tr></table> <p>2008-09 से 2010-11 तक तीन वर्षों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित बिजली लागत उपयुक्त है।</p>	विवरण	दर (रु०)	मॉग प्रभार (रु०/बिलिंग डिमांड का केवीए/माह)	350	बिजली प्रभार (पैसा/केडब्ल्यूएच)	370
विवरण	दर (रु०)							
मॉग प्रभार (रु०/बिलिंग डिमांड का केवीए/माह)	350							
बिजली प्रभार (पैसा/केडब्ल्यूएच)	370							

(viii).	<p>(क). आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 में ₹0 975.17 करोड़ पर अनुमानित सकल प्रखंड के संवर्धनों की उपयुक्तता पर टिप्पणी करें। पुष्टि करें कि क्या प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश एलए में प्रावधानों के अनुसार है।</p> <p>(ख). आईजीटीपीएल को सीओपीटी द्वारा देय टेकओवर क्षतिपूर्ति जब आरजीसीटी के सीओपीटी को वापस किए जाने की उम्मीद है, के उपयुक्त अनुमान भेजे जाए ताकि ऐसी प्राप्ति को आईजीटीपीएल के वित्तीय लागत विवरण में लेखा में ली जा सके।</p> <p>(ग). सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को हस्तांतरित परिसंपत्तियों के मामले में, 1 अप्रैल 2004 को परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड, ऐसी परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड, अपफ्रंट शुल्क के माध्यम से वसूल किया गया/वसूली योग्य मूल्य और सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को देय क्षतिपूर्ति के परिसंपत्ति-वार ब्योरे भेजे।</p>	<p>(क). आईजीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड डभें किए गए संवर्धनों (₹0 975.17 करोड़) के ब्योरे नहीं भेजे हैं।</p> <p>(ख). लाइसेंस करार के खंड 13.2 (क) द्वारा लाइसेंसधारी परियोजना सुविधाओं के फॉर्मिंग पार्ट सभी अचल परिसंपत्तियों के साथ परियोजना साइट के खाली और शांतिपूर्ण कब्जे को लाइसेंसदाता को निःशुल्क और सभी इनकम्बेंसीज से मुक्त हस्तांतरित करेगा। अतः सीओपीटी द्वारा कोई टेकओवर क्षतिपूर्ति देय नहीं है जब आरजीसीटी सीओपीटी को वापस दिया जाता है।</p> <p>(ग). 1 अप्रैल 2005 को हस्तांतरित परिसंपत्तियों के ब्योरे निम्नवत् दिए गए हैं:-</p> <table data-bbox="818 657 1338 1289"> <tr> <th>परिसंपत्ति नाम</th><th>सं.</th><th>सकल प्रखंड</th><th>निवल प्रखंड</th><th>पुनर्स्थापन मूल्य</th></tr> <tr> <td>गैन्ट्री क्रेन</td><td>2</td><td>2606</td><td>1431</td><td>2872</td></tr> <tr> <td>आर टी जी</td><td>4</td><td>1225</td><td>463</td><td>300</td></tr> <tr> <td>रीच स्टेकर</td><td>5</td><td>751</td><td>330</td><td>295</td></tr> <tr> <td>प्राइम मूवर्स</td><td>29</td><td>204</td><td>60</td><td>86</td></tr> <tr> <td>ट्रेलर चैसिस</td><td>24</td><td>45</td><td>-</td><td>20</td></tr> <tr> <td>टॉप लिफ्ट ट्रक</td><td>2</td><td>492</td><td>-</td><td>32</td></tr> <tr> <td>कंप्यूटर सुविधाएं</td><td></td><td></td><td></td><td>13</td></tr> <tr> <td>विविध (औजार, उपस्कर आदि)</td><td></td><td></td><td></td><td>16</td></tr> <tr> <td>पुर्जों की लागत</td><td></td><td></td><td></td><td>446</td></tr> <tr> <td>जोड़</td><td>66</td><td>5323</td><td>2284</td><td>4080</td></tr> </table> <p>वसूल किया गया अपफ्रंट भुगतान</p> <p>पहला वर्ष - ₹0 2.04 करोड़ (₹0 40.80 करोड़ का 5 प्रतिशत) दूसरा वर्ष - ₹0 2.04 करोड़ (₹0 40.80 करोड़ का 5 प्रतिशत) तीसरा वर्ष - ₹0 4.08 करोड़ (₹0 40.80 करोड़ का 10 प्रतिशत) चौथा वर्ष - ₹0 4.08 करोड़ (₹0 40.80 करोड़ का 10 प्रतिशत)</p> <p>देय क्षतिपूर्ति की राशि का निर्धारण करने की संभाव्यता इस अवस्था में बहुत दूरवर्ती है।</p>	परिसंपत्ति नाम	सं.	सकल प्रखंड	निवल प्रखंड	पुनर्स्थापन मूल्य	गैन्ट्री क्रेन	2	2606	1431	2872	आर टी जी	4	1225	463	300	रीच स्टेकर	5	751	330	295	प्राइम मूवर्स	29	204	60	86	ट्रेलर चैसिस	24	45	-	20	टॉप लिफ्ट ट्रक	2	492	-	32	कंप्यूटर सुविधाएं				13	विविध (औजार, उपस्कर आदि)				16	पुर्जों की लागत				446	जोड़	66	5323	2284	4080
परिसंपत्ति नाम	सं.	सकल प्रखंड	निवल प्रखंड	पुनर्स्थापन मूल्य																																																					
गैन्ट्री क्रेन	2	2606	1431	2872																																																					
आर टी जी	4	1225	463	300																																																					
रीच स्टेकर	5	751	330	295																																																					
प्राइम मूवर्स	29	204	60	86																																																					
ट्रेलर चैसिस	24	45	-	20																																																					
टॉप लिफ्ट ट्रक	2	492	-	32																																																					
कंप्यूटर सुविधाएं				13																																																					
विविध (औजार, उपस्कर आदि)				16																																																					
पुर्जों की लागत				446																																																					
जोड़	66	5323	2284	4080																																																					
(ix).	<p>एलए के खंड 4.2 के अनुसार, प्रशुल्क इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट हबों और उस क्षेत्र में प्रमुख प्रतिस्पर्धी पत्तनों में मौजूदा प्रशुल्क स्तर के प्रतिस्पर्धी होने चाहिए। इसप्रयोजन के लिए, आईजीटीपीएल से अपेक्षा की जाती है कि प्रशुल्क की सिफारिश करने से पहले सीओपीटी से परामर्श किया जाए। कृपया ऐसे परामर्श के ब्योरे हमें उपलब्ध करवाएं।</p>	<p>आईजीटीपीएल ने अपना प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव टीएमपी को भेजने से पहले सीओपीटी को अग्रेषित किया था। सीओपीटी ने विभिन्न बिन्दुओं पर स्पष्टीकरण मांगे थे और आईजीटीपीएल ने यही जवाब दिया था।</p>																																																							
(x).	<p>उपयोक्ताओं में से कुछ से प्राप्त पत्र से विदित हुआ है कि आईजीटीपीएल ने बांधना/खोलना सेवाएं सीएसएए के माध्यम से किसी निजी पार्टी से आउटसोर्स की है। इस संबंध में कृपया निम्नलिखित</p>	<p>इसने यह कहते हुए कोई जवाब नहीं भेजा है कि आईजीटीपीएल से सूचना की प्रतीक्षा है।</p>																																																							

<p>बिन्दु स्पष्ट करें:-</p> <p>(क) क्या नौभरण सेवा की आउटसोर्सिंग भूस्वामी परतन, सीओपीटी की अनुमति से की गई है।</p> <p>(ख) पुष्टि करें कि क्या एलए आईजीटीपीएल को नौभरण सेवा अन्य निजी पक्ष से आउटसोर्स करने की अनुमति देता है। यदि हाँ, तो क्या सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को प्रदान किया गया नौभरण लाइसेंस रद्द कर दिया गया है।</p> <p>(ग) यदि यह सेवाएं आउटसोर्स की गई हैं, स्पष्ट करें कि आईजीटीपीएल द्वारा प्राधिकृत निजी पक्ष द्वारा ऑफर की गई ऑन-बोर्ड सेवाओं के लिए क्या प्रशुल्क व्यवस्था है और प्रशुल्क की वसूली कौन करता है।</p> <p>(घ) यदि प्रशुल्क आईजीटीपीएल द्वारा प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा वसूल किया जाता है तो कृपया स्पष्ट करें कि टीएमपी का अनुमोदन प्राप्त किए बिना निजी पक्ष को प्रशुल्क की वसूली कार्य किन उपबंधों के अधीन सौंपा गया है।</p>	
---	--

10. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 20 जून 2009 को सीओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। आईजीटीपीएल ने आईसीटीटी, बालारपादम में नई सुविधा के लिए मानक आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किए जाने का अनुरोध करते हुए अपने संशोधित प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण पेश किया था। संयुक्त सुनवाई में, आईजीटीपीएल, सीओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने अपने निवेदन रखे थे। आईजीटीपीएल ने टिप्पणी की थी कि प्रति टीईयू औसत राजस्व लागत जमा पद्धति के अंतर्गत रु0 5878 होगा जिसका अर्थ 83 प्रतिशत वृद्धि होगा। चूंकि प्रशुल्क का ऐसा उच्च स्तर स्थिर नहीं हो सकता, इसलिए मानक पद्धति का प्रस्ताव किया है जिसके द्वारा औसत राजस्व केवल रु0 4497 प्रति टीईयू होगा। सीओपीटी ने उत्तर दिया कि आईसीटीटी के लिए निर्धारित की जाने वाली दरें प्रतिस्पर्धी और उसी समय, प्रवाहन की वैधता सुनिश्चित होनी चाहिए। यह भी इंगित किया गया है कि पोतांतरण को नजरअंदाज करते हुए आईसीटीटी को देय व्यापार से अनुमानित बचत 200 अमेरिकी डॉलर प्रति टीईयू होगी। व्यापार ने सामान्य तौर पर आईसीटीटी में कम प्रशुल्क की मांग की है और उनमें से कुछ ने यह सुझाव भी दिया है कि आरजीसीटी की वर्तमान दरें कम की जानी चाहिए और व्यापार को बढ़ावा देने के लिए आईसीटीटी में लागू की जानी चाहिए। कोचीन चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री ने एक सामान्य लिखित निवेदन किया है जिसमें आईजीटीपीएल के प्रस्ताव पर इसकी टिप्पणियां भी शामिल हैं।

11. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, आईजीटीपीएल को निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने की सलाह दी गई थी:-

- (i). समसंख्यक पत्र दिनांक 23 जनवरी 2009 द्वारा माँगे गए स्पष्टीकरण/अतिरिक्त सूचना।
- (ii). आरजीसीटी और आईसीटीटी के वित्त को विभक्त करते हुए संशोधित प्रस्ताव और भसोदा प्रस्तावित दरमान। प्रस्ताव स्वतः स्पष्ट होना चाहिए और सभी जरूरी गणनाओं तथा स्पष्टीकरणों एवं समर्थक दस्तावेजों के साथ प्रस्तुत करें।
- (iii). आईसीटीटी परियोजना के लिए पूंजी व्यय दस्तावेजी साक्ष्य से प्रमाणित और कोचीन पत्तन न्यास द्वारा सत्यापित होना चाहिए।
- (iv). निम्नलिखित विकल्पों के अधीन सम्पूर्ण परियोजना अवधि के लिए आईसीटीटी के मामले में प्रशुल्क का विस्तृत विश्लेषण, राजस्व, व्यय और नियोजित पूंजी वर्ष-वार भेजी जाए:-
 - (क). 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन लागत जमा पद्धति का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क निर्धारण।
 - (ख). सुनवाई में आईजीटीपीएल द्वारा सुझाए गए मानक पद्धति पर प्रशुल्क निर्धारण।

- (v). पत्तन न्यास और उपयोक्ताओं की लिखित टिप्पणियों पर आईजीटीपीएल का प्रतिसाद जोकि पहले समय-समय पर अग्रेषित किए थे।

12.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, सीओपीटी से निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई प्रारंभ करने का अनुरोध किया गया था:-

- (i). आईजीटीपीएल द्वारा अपनी आईसीटीटी परियोजना के लिए दावाकृत पूंजी व्यय का सत्यापन और इसकी रिपोर्ट भेजें और यह भी पुष्टि करें कि पूंजी व्यय लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार है।
- (ii). आईसीटीटी के लिए सीओपीटी द्वारा तैयार किए गए विस्तृत अनुमान भेजें जोकि सरकार द्वारा परियोजना मंजूर करने के समय अनुमोदित किया गया था। इन अनुमानों के संदर्भ में वास्तविक व्ययों की भिन्नता उसके कारणों के साथ भेजी जाए।
- (iii). 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों की बजाय मानक पद्धति के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए आईजीटीपीएल के अनुरोध पर सीओपीटी की टिप्पणियां, यदि कोई हों।

12.2. संयुक्त सुनवाई में चर्चा किए गए बिन्दुओं के संदर्भ में, सीओपीटी ने अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण पत्र दिनांक 6 जुलाई 2009 द्वारा भेजे हैं जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित सम्पूर्ण व्यय प्रमाणित नहीं किया जा सकता क्योंकि आईजीटीपीएल केवल कुछ मामलों में दस्तावेजी साक्ष्य भेजने में समर्थ रहा है जबकि अन्य मामलों में, भेजे गए आंकड़े केवल अनुमान अथवा कोटेशन हैं।
- (ii). (क). आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित ₹0 889.4 करोड़ के सिविल पूंजी व्यय में से, केवल ₹0 729.7 करोड़ कीमत के करार दस्तावेज आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए थे। शेष व्यय कोटेशन स्तर पर अथवा अनुमान स्तर पर हैं। अतः पत्तन केवल ₹0 729.7 करोड़ के व्यय प्रमाणित किए थे।
(ख). उपस्कर पर आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित ₹0 377.13 करोड़ के पूंजी व्यय के संदर्भ में, पत्तन ₹0 270.14 करोड़ कीमत के व्यय प्रमाणित कर सकता था। ₹0 107 करोड़ का शेष व्यय कोटेशन/अनुमान स्तर पर बताया गया है।
- (iii). सरकार द्वारा परियोजना मंजूर करने के समय आईसीटीटी के लिए सीओपीटी द्वारा कोई अनुमान तैयार नहीं किया गया था। वर्ष 1998 में मै0 फ्रेडरिक आर. हैरिस द्वारा तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट की प्रति पत्तन की ओर से ब्योरों की विश्वसनीयता पर कोई टिप्पणी किए बिना, परियोजना द्वारा ऑफर की गई व्यवसाय के निर्धारण के लिए बोलीदाताओं को सहायता प्रदान करने के लिए आरएफपी दस्तावेज के साथ संलग्न की गई है। भावी बोलीदाताओं के साथ बोली बोली-पूर्व बातचीत के पश्चात अंतिम रूप दी गई परियोजना साध्यता रिपोर्ट में दिए गए से काफी भिन्न है।
- (iv). बीओटी करार प्रथम चरण में पर्याप्त उपस्कर और क्षमताओं के साथ 600 मीटर बर्थ से अनाधिक विकसित करने के लिए औ. यातायात में वृद्धि के अनुसार अनुवर्ती चरणों में बर्थ लम्बाई में 1800 मीटर की और वृद्धि के लिए है। करार न तो निवेश का कोई न्यूनतम स्तर दिया गया है और न ही परियोजना के शुरू होने से पहले वित्तीय बन्दी आवश्यकता दी गई है। करार में यथा विनिर्दिष्ट, वे अब समर्थक उपस्कर और याडों के साथ 600 मीटर की न्यूनतम बर्थ लम्बाई उपलब्ध करवा रहे हैं।
- (v). करार के उपबंधों के अनुसार आईजीटीपीएल द्वारा किए गए अनुरोधों पर विचार करते हुए, बर्थ के निर्माण और रेलवे साइडों के विकास सहित टर्मिनल के चरण-1 के विकास के लिए, 48.8 हैक्टेयर का कुल क्षेत्र दो चरणों में अर्थात् 15 दिसम्बर 2007 को 42.60 हैक्टेयर और 22 फरवरी 2008 को 6.2 हैक्टेयर आईजीटीपीएल को हस्तांतरित किया गया है।
- (vi). इसने आईजीटीपीएल द्वारा अनुरोध किए गए प्रशुल्क निर्धारण की मानक पद्धति पर कोई टिप्पणी नहीं की है।

13.1. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के संदर्भ में, आईजीटीपीएल ने अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण हिस्सों में भेजी है जिसे अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है।

13.2. आईजीटीपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव के साथ आईसीटीटी और आरजीसीटी प्रचालन के लिए पृथक वित्तीय पूर्वानुमान पत्र दिनांक 22 जून 2009 द्वारा भेजे हैं। प्रस्ताव की मुख्य बातें नीचे स्पष्ट की गई हैं:-

क. आरजीसीटी प्रचालनों के लिए:

- (i). लागत विवरण प्रशुल्क चक्र 2005-06 से 2007-08 और वर्ष 2008-09 के लिए भी भेजा गया है और वर्ष 2009-10 के पूर्वानुमान भेजे गए हैं। इसने बताया है कि वेतन सीओपीटी स्टॉक के लिए किए गए लेखा भुगतान के आधार पर अनुमानित किए गए हैं और कोवीन पत्तन स्टाफ जोकि आईजीटीपीएल में प्रतिनियुक्ति पर है, का अंतिम मजदूरी निपटारा अभी पूरा किया जाना है। अंतिम व्ययों की प्राप्ति पर, वास्तविक लेबर लागतें अनुमानों से अधिक होंगी।
- (ii). आईजीटीपीएल द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में दर्शाया गया सार और स्थिति मौजूदा प्रशुल्क पर आरजीसीटी प्रचालन के लिए है जिसे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु० लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	2005-06 वास्तविकताएँ	2006-07 वास्तविकताएँ	2007-08 वास्तविकताएँ	2008-09 अस्थायी	2009-10 अनुमान
(i).	यातायात (टीईयू में)	201178	226171	253761	260872	185010
(ii).	प्रचालन आय	6148	7227	7788	8621	6037
(iii).	प्रचालन लागत + मूल्यह्रास + प्रबंध उपरिव्यय	5345	5779	5872	6029	5939
(iv).	एफएमआई-एफएमई	50	2	26	(-)214	(-)15
(v).	नियोजित पूँजी	9793	9357	8485	7066	6202
(vi).	लागू दर पर आरओसीई (2005-06 और 2006-07 के लिए 15 प्रतिशत और 2007-08 से आगे के लिए 16 प्रतिशत)	1469	1404	1358	1131	662
(vii).	निवल अधिशेष/घाटा	(-)615	46	586	1247	(-)579
(viii).	निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	(-)10%	1%	8%	14%	(-)10%

ख. आईसीटीटी प्रचालन:

- (i). वर्ष 2010 में सकल प्रखंड में संवर्धन पहले अनुमानित रु० 975 करोड़ से बढ़कर रु० 1260 करोड़ हो गए हैं। पहले से पूर्वानुमानों में वृद्धि का कारण सिविल लागत के कुछ तत्वों पर विचार किए बिना मूल लागत, खराब मृदा स्थितियों से गलत अनुमान, संविदा दिए जाने के समय कीमत में वृद्धि आदि है। (लागत विवरण में अनुमानित कुल सकल प्रखंड वर्ष 2010 में रु० 1335.20 करोड़ है)।
- (ii). लागत विवरण में दर्शाई गई लागत स्थिति का सार निम्नवत् है:-

(रु० लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	2010 अनुमान	2011 अनुमान	2012 अनुमान
(i).	यातायात (टीईयू में)	478000	588000	684456
(ii).	कुल प्रचालन आय	15438	18856	21889
(iii).	प्रचालन लागत	5920	6751	7581
(iv).	मूल्यह्रास	7504	7504	7504
(v).	प्रबंध उपरिचय	534	619	698
(vi).	बाधना/खोलना लेबर व्यय	1008	1314	1711
(vii).	अधिशेष/घाटा	472	2668	4394
(viii).	नियोजित पूंजी	125636	118453	108350
(ix).	आरओसीई @ 16%	20102	18952	17336
(x).	निवल घाटा	(19629)	(16284)	(12942)
(xi).	निवल घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	(-)127%	(-)86%	(-)59%

ग. अनुगामी आईसीटीटी के लिए मानक आधार पर प्रशुल्क निर्धारण हेतु अनुरोध:

- (i). आईजीटीपीएल ने निम्नलिखित कारण उद्धरित करते हुए आईसीटीटी प्रचालनों के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु 2008 के मानक दिशा-निर्देशों को अपनाने का अनुरोध किया था:-
- (क). आईसीटीटी प्रचालन नए दिशा-निर्देशों के बाद शुरू हो रहे हैं और वर्तमान आवेदन टर्मिनल के लिए प्रथम प्रशुल्क निर्धारण है और इसलिए मानक दृष्टिकोण अपना जा सकता है।
- (ख). प्रशुल्क निर्धारण कार्यवृद्धि में रॉयल्टी स्वीकार नहीं किए जाने के बारे में चर्चा किया जा रहा प्रमुख मुद्दा मानक प्रशुल्क निर्धारण दृष्टिकोण के अधीन अपरिवर्तनीय है।
- (ग). प्रस्तावित मानक प्रशुल्क आरओसीई पद्धति की तुलना में कम होगा और व्यापार को लाभ होगा।
- (घ). मुद्रास्फीति संबंधित वृद्धियों से जुड़ा मानक प्रशुल्क दीर्घावधि करार किए जाने का अधिकार प्रदान करता है।
- (ङ). मौजूदा मानक प्रशुल्क सीमा विनिर्दिष्ट करता है और पोतांतरण मात्रा आकर्षित करने और कोलम्बो के साथ प्रतिस्पर्धा करने के लिए पत्तन और टर्मिनल प्रचालक द्वारा परस्पर रूप से सहमत और छूट प्रदान करता है।
- (च). प्रशुल्क निर्धारण की नियोजित पूंजी पद्धति पर प्रतिलाभ में मात्रा की कटौती/नुकसान से पैदा होने वाला महत्वपूर्ण विपथन शामिल होगा। रियायत करार का मौजूदा ढाँचा भी जो मौजूदा 600 मी० घाट लाइन का पूरा उपयोग करने पर प्रोत्साहनात्मक निवेश प्रदान करता है जो कम से कम अगले दस वर्षों में प्रशुल्कों को कम करने की अनुमति नहीं देगा।
- (ii). तदनुसार, आईजीटीपीएल ने 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए आईसीटीटी प्रचालनों के लिए प्रशुल्क भेजा है जिसे नीचे सारबद्ध किया गया है:-
- (क). सर्वोत्तम क्षमता:
- (i). 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार परिकल्पित सर्वोत्तम घाट क्षमता 1195740 टीईयू है। आईजीटीपीएल ने 600 मीटर की घाट लम्बाई पर विचार किया है और सर्वोत्तम घाट क्षमता पर पहुंचने के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत किए हैं।

(ii). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 4840 टीईयू पर कुल भूमि स्लॉट का अनुमान लगाते हुए 792705 टीईयू निर्धारित की गई है। इसने निवेदन किया है कि चूंकि अतिरिक्त भूमि स्लॉट जरूरत के आधार पर सृजित किया जा सकता है, इसलिए घाट लाइन सीमांकन कारक है।

(iii). उपर्युक्त के मद्देनजर, मानक आधार पर प्रशुल्क परिकलन में सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता 1195740 टीईयू मानी गई है।

(ख). पूंजी लागत अनुमानन:

(i). मानक प्रशुल्क निर्धारण और 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित पूंजी लागत नीचे तालिकाबद्ध की गई है:—

क्र. सं.	समूह	प्रतिमानक		आईसीटीटी प्रचालनों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा भेजे गए अनुमान (₹ करोड़ों में)	
1.	सिविल निर्माण लागत	अधिकतम क्षमता अर्जित करने के लिए सिविल कार्यों के निर्माण हेतु पत्तन द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार।		883.722	
2.	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर (*)	उपस्कर	प्रतिमानक	गणना	₹ करोड़ों में
		घाट गैन्ट्री क्रेन	100 मी० की बर्थ लम्बाई के लिए एक	6 सं. x ₹ 44.724 करोड़ प्रति क्यूजीसी	268.344
		रेल माउंटेड गैन्ट्री क्रेन	6 रैक/दिन प्रहस्तन के लिए एक	1 सं. x ₹ 5.76 करोड़ प्रति आरएमजीसी	5.760
		रबड़ टॉयर वाली गैन्ट्री क्रेन	प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए तीन	18 सं. x ₹ 8.16 करोड़ प्रति आरटीजीसी	146.880
		रीच स्टेकर	नौ आरटीजी के लिए एक	2 सं. x ₹ 1.90 करोड़ प्रति रीच स्टेकर	3.800
		ट्रैक्टर ट्रेलर	प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए छह	36 सं. x ₹ 0.65 करोड़ प्रति ट्रैक्टर ट्रेलर	23.400
कुल उपस्कर लागत		448.184			
3.	आईटी प्रणाली लागत	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत की कुल राशि का 2%		प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित	26.638
4.	निर्माण के दौरान वित्त लागत और ब्याज सहित अन्य लागत।	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत की कुल राशि का 10%		प्रतिमानकों के अनुसार परिगणित	133.191
कुल पूंजी लागत		1491.735			

(ii). आईजीटीपीएल द्वारा 11,95,740 टीईयू की सर्वोत्तम क्षमता के लिए अनुमानित प्रचालन लागत नीचे तालिकाबद्ध की गई है:—

(रु० लाखों में)

घटक	प्रतिमानक	आईजीटीपीएल द्वारा मेजी गई गणना	प्रचालन लागत
बिजली	8 केडब्ल्यूएच/टीईयू	8 केडब्ल्यूएच/टीईयू x रु० 8 प्रति इकाई	76.53
ईंधन	4 लिटर/टीईयू	4 लिटर/टीईयू x रु० 38 प्रति लिटर	1817.52
सिविल मरम्मत और अनुरक्षण	सिविल परिसंपत्ति का 1%	1% x रु० 883 करोड़ x 10%	972.09
अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर मरम्मत और अनुरक्षण	अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर की लागत का 2%	2% x रु० 448.18 करोड़ x 10%	1044.61
बीमा लागत	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1%	1% x रु० 149.173 करोड़	1491.74
मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम अथवा एलए में निर्धारित किन्हीं प्रतिमानकों, जो भी ज्यादा हों, के अनुसार।	प्रतिमानकों के अनुसार	9394.58
लाइसेंस शुल्क	प्रचलित दरमान में निर्धारित दर के अनुसार।	रु० 60 प्रति वर्ग मी० प्रति माह x 12	7.20
अन्य व्यय	सकल अचल परिसंपत्तियों का 10%	10% x रु० 149.17 करोड़	14917.35
कुल प्रचालन लागत			29721.62

(iii). तदनुसार, वार्षिक राजस्व आवश्यकता रु० 5358.94 लाख अनुमानित की गई है।

क्र. सं.	विवरण	रु० लाखों में
1.	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	2972.16
2.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	2386.78
कुल राजस्व आवश्यकता		5358.94
3.	नौभरण राजस्व आवश्यकता (कुल राजस्व आवश्यकता का 90%)	4823.05
4.	नौभरण राजस्व प्रति रु० टीईयू में (रु० 48.23 करोड़/1195740 टीईयू)	4034

(iii). संक्षेप में, उपर्युक्त निवेदनों के आधार पर, आईजीटीपीएल ने निम्नलिखित प्रस्तावित किया है:-

- (क). कंटेनर टर्मिनल प्रचालनों की तारीख तक आरजीसीटी प्रचालनों के लिए वर्तमान प्रशुल्क का विस्तार आईसीटीटी को स्थानांतरित किए गए हैं।
- (ख). मानक पद्धति (अर्थात् रु० 4094/- प्रति टीईयू पर औसत नौभरण राजस्व) के आधार पर आईसीटीटी के लिए प्रशुल्क अनुमोदन।

13.3. आईजीटीपीएल द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव सीओपीटी को उसकी टिप्पणियों, यदि कोई हों, के लिए अग्रणीत किया गया था।

14. आईजीटीपीएल द्वारा पत्र दिनांक 22 जून 2009 द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में गणना और स्पष्टीकरण शामिल नहीं किए गए थे। इसके अलावा इसने हमारे पूर्ववर्ती पत्र दिनांक 23 जनवरी 2009 द्वारा उठाए गए महत्वपूर्ण मुद्दों को संशोधित नहीं किया था। इसके अलावा, आईजीटीपीएल ने 20 जून 2009 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में विहित विभिन्न बिन्दुओं पर अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण नहीं भेजे थे। इसलिए, आईजीटीपीएल से संयुक्त सुनवाई में निर्णीत बिन्दुओं पर अपेक्षित सूचना भेजने के लिए अनुरोध करवाया गया था। उसके अलावा, पत्र दिनांक 22 जून 2009 द्वारा आईजीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरणों में देखे गए अंतरालों की ओर भी पत्र दिनांक 24 जून 2009 द्वारा आईजीटीपीएल का ध्यान आकर्षित किया गया था और जरूरी अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। आईजीटीपीएल ने पत्रों दिनांक 26 जून 2009, 29 जून 2009 और 30 जून 2009 द्वारा सूचना/स्पष्टीकरण भेजे थे। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और आईजीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	आईजीटीपीएल से प्राप्त जवाब										
1.	हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 23 जनवरी 2009 द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण/अतिरिक्त सूचना भेजें।	हम आरजीसीटी/आईसीटीटी के प्रशुल्क निर्धारण के अधुनातित प्रस्ताव हमारे पत्र दिनांक 22 जून 2009 द्वारा प्रस्तुत कर चुके हैं। चूंकि आवेदन-पत्र संशोधित किया गया है, इसलिए हमें संशोधित आवेदन-पत्रों पर अपेक्षित स्पष्टीकरणों के बारे में हमें बताया जाए।										
2.	इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल परियोजना के लिए पूंजी व्यय दस्तावेजी साक्ष्य के साथ प्रमाणित और कोचीन पत्तन न्यास द्वारा सत्यापित किया जाए।	<p>(क). हमारे रेजिडेंट इंजीनियर द्वारा यथा तैयार किया गया और स्वतंत्र सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित सिविल लागत व्यय प्रस्तुत किए गए हैं। इसे कोचीन पत्तन न्यास को भी उनकी टिप्पणियों के लिए प्रस्तुत किया गया है।</p> <p>सिविल लागत प्रमाणित करते हुए सनदी लेखाकार के प्रमाणपत्र की प्रति भेजी गई है। सनदी लेखाकार द्वारा भेजे गए विवरण का सार निम्नवत् है:-</p> <p style="text-align: right;">(रु0 करोड़ों में)</p> <table><tr><th>सविदा मूल्य (करार के अनुसार)</th><th>संविदित भिन्नताएँ</th><th>गैर-संविदित अनुमान</th><th>प्राप्त दावे</th><th>जोड़</th></tr><tr><td>692.00</td><td>20.50</td><td>144.60</td><td>32.10</td><td>889.30</td></tr></table> <p>गैर-संविदित अनुमान के लिए भविष्य में किए जाने वाले संभावित व्ययों के अनुमानों का अवलोकन करें। विवरण में निर्दिष्ट किए गए प्राप्त दावे अतिरिक्त क्षतिपूर्ति के लिए प्राप्त दावे हैं जिन्हें आईजीटीपीएल द्वारा अभी अंतिम रूप से अनुमोदित किया जाना है।</p> <p>(ख). आईजीटीपीएल द्वारा जारी की गई मदों में से कुछ के लिए सौंपा जाना/आशय के पत्र के साथ उपस्कर के लिए अनुमानित लागतें भी भेजी गई हैं।</p> <p>रु0 377.13 करोड़ पर अनुमानित उपस्कर लागत के लिए, आईजीटीपीएल ने घाट क्रनों, रबड़ टायर गैन्ट्री क्रनों और निरीक्षण शुल्कों जोकि रु0 271.06 करोड़ हैं, के मामले में करार दस्तावेजों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं और शेष मदों के लिए अनुमान इसके इंजीनियरिंग विभाग से प्राप्त कोटेशनों/अनुमानों पर आधारित हैं।</p>	सविदा मूल्य (करार के अनुसार)	संविदित भिन्नताएँ	गैर-संविदित अनुमान	प्राप्त दावे	जोड़	692.00	20.50	144.60	32.10	889.30
सविदा मूल्य (करार के अनुसार)	संविदित भिन्नताएँ	गैर-संविदित अनुमान	प्राप्त दावे	जोड़								
692.00	20.50	144.60	32.10	889.30								
3.	निम्नलिखित विकल्पों के अधीन सम्पूर्ण परियोजना के लिए इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल के मामले में प्रशुल्क, राजस्व, व्यय और नियोजित पूंजी का वर्ष-वार विस्तृत विश्लेषण:	<p>(क). मानक पद्धति एवं लागत जमा पद्धति के अधीन व्यय, नियोजित पूंजी और औसत राजस्व दर्शाते हुए विवरण आईसीटीटी की परियोजना अवधि के लिए ई-मेल दिनांक 29 जून 2009 द्वारा भेजा गया है।</p> <p>(ख). मानक पद्धति के अधीन 30 वर्ष के विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, आईजीटीपीएल ने घाट लम्बाई संशोधित कर पहले प्रतिवेदित 600 मी0 से 1800 मी0 की है। पूंजी लागत पहले सुविचातर रु0 1491 करोड़ से बढ़ाकर रु0 4475 करोड़ की गई है। औसत नौभरण राजस्व</p>										
	(क). 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन लागत जमा पद्धति का अनुसरण करते हुए											

	<p>प्रशुल्क निर्धारण।</p> <p>(ख). सुनवाई में आईजीटीपीएल द्वारा सुझाई गई मानक पद्धति पर प्रशुल्क निर्धारण।</p>	<p>रु० 4086 प्रति टीईयू निर्धारित किया गया है और कुल औसत राजस्व प्रति टीईयू रु० 4540 पर अनुमानित किया गया है। प्रशुल्क वृद्धि 2.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष पर सुविचारित बताई गई है। (गणना दर्शाती है कि प्रशुल्क मानक पद्धति के अधीन 1.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष तक बढ़ाया गया है।)</p> <p>(ग). लागत जमा परिदृश्य में, नियोजित पूंजी इसके लिए बिना कोई कारण बताए नियमित अंतरालों पर बढ़ाई गई है। अन्य प्रचालन लागत में भी काफी बढ़ाई गई है। प्रथम पांच वर्ष की अवधि के लिए लागत जमा पद्धति और मानक पद्धति के अधीन अनुमानित प्रति टीईयू और राजस्व आवश्यकता नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-</p> <p style="text-align: right;">(रु० में)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">वर्ष</th><th colspan="2">औसत राजस्व प्रति टीईयू</th></tr> <tr> <th>लागत जमा पद्धति</th><th>मानक पद्धति</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010</td><td>7128</td><td>4540</td></tr> <tr> <td>2011</td><td>5770</td><td>4608</td></tr> <tr> <td>2012</td><td>4945</td><td>4677</td></tr> <tr> <td>2013</td><td>5385</td><td>4747</td></tr> <tr> <td>2014</td><td>5196</td><td>4818</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	औसत राजस्व प्रति टीईयू		लागत जमा पद्धति	मानक पद्धति	2010	7128	4540	2011	5770	4608	2012	4945	4677	2013	5385	4747	2014	5196	4818
वर्ष	औसत राजस्व प्रति टीईयू																					
	लागत जमा पद्धति	मानक पद्धति																				
2010	7128	4540																				
2011	5770	4608																				
2012	4945	4677																				
2013	5385	4747																				
2014	5196	4818																				
4.	पत्तन न्यास और उपयोक्ताओं की लिखित टिप्पणियों जो पहले समय-समय पर अग्रेषित किए गए थे, पर आईजीटीपीएल का प्रतिसाद।	चूंकि हमने पत्तन उपयोक्ताओं के साथ हुई संयुक्त सुनवाई में चर्चा अनुसार संशोधित आवेदन-पत्र प्रस्तुत कर दिया है, इसलिए हम टिप्पणियों पर विशिष्ट प्रतिसाद प्रस्तुत करना चाहते हैं।																				
5. (क).	आरजीसीटी के लिए लागत विवरण:																					
(i).	वर्ष 2008-09 के अस्थायी वार्षिक लेखों की प्रति वर्ष 2008-09 के अस्थायी वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों के साथ लागत विवरण में सुविचारित आय, प्रचालन लागत, मूल्यहास, सकल प्रखंड का मिलान करते हुए विवरण के साथ भेजें।	वर्ष 2008-09 के लिए अस्थायी गैर-लेखापरीक्षित लेख मिलान विवरण के साथ भेजे गए हैं।																				
(ii).	<p>प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर:</p> <p>प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर वर्ष 2008-09 में 285 से बढ़ाकर 2009-10 में 300 का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें। चूंकि आईजीटीपीएल अपने प्रचालनों को नवम्बर 2009 में आईजीटीपीएल में विस्थापित करने के करीब है। वर्ष 2008-09 के दौरान और वित्तीय वर्ष 2009-10 के प्रथम तीन महीनों में आईजीटीपीएल द्वारा तैनात किए गए प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर की वास्तविक संख्या दर्शाएं।</p>	आईजीटीपीएल में वर्तमान में कर्मचारियों की वास्तविक संख्या 489 है (प्रचालन - 292, अनुरक्षण - 136 और अन्य - 61)। आईजीटीपीएल ने वित्तीय वर्ष 2009-10 के प्रथम तीन महीनों के दौरान कोई हैडकाउंट नहीं जोड़े हैं। तथापि, इसकी चरणबद्ध तरीके से आरजीसीटी में 15 अतिरिक्त स्टाफ भर्ती करने की योजना है।																				
(iii).	वर्ष 2009-10 में बिजली लागत की गणना के लिए अंगीकृत रु० 7.10 की इकाई दर को सही ठहराने के लिए आईजीटीपीएल द्वारा भुगतान किए गए हाल ही के बिजली बिल की प्रति भेजें।	अप्रैल 2009 के बिजली बिल की फोटोकॉपी भेजी गई है। अप्रैल 2009 माह के लिए औसत लागत प्रति इकाई रु० 6.87 प्रति इकाई परिगणित होती है। 2009-10 के लिए सुविचारित दर वित्तीय वर्ष के दौरान औसतन 10 प्रतिशत की अनुमानित वृद्धि पर आधारित है।																				
(iv).	हमारे पूर्ववर्ती पत्र दिनांक 23 जनवरी 2009 में उठाए गए हमारे प्रश्न सं. ख (5) (ग) (i) दोहराया जाता है। मरम्मतों और अनुरक्षण लागत के अनुमान प्रतिमानकों और अन्य निजी कंटेनर टर्मिनलों में स्वीकृत लागत के संदर्भ में सही ठहराएं।	आईजीटीपीएल ने कोचीन पत्तन से कई उपस्कर प्राप्त किए थे जोकि बहुत पुराने हैं। इनमें 2 आरएमक्यूसी शामिल हैं जोकि 15 वर्षों से अधिक पुराने हैं (1994 में शुरू)। सीओपीटी से लिए गए 5 रीच स्टेकरों को विस्थापन तक उन्हें प्रचालन में बनाए रखने भी नियमित मरम्मतों और अनुरक्षण की आवश्यकता है। इन उपस्कर के पुराना होने के कारण, मरम्मत और अनुरक्षण लागतें बहुत अधिक हैं। स्टेक यार्ड और																				

		घाट क्षेत्रों को सेवा-योग्य स्थिति में बनाए रखने के लिए लगातार ध्यान देने की जरूरत है।
(v).	(क). लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार लाइसेंस शुल्क 2006-07 में ₹0 1058.40 लाख, 2007-08 में ₹0 1111.32 लाख और 2008-09 में ₹0 1166.89 लाख परिगणित होता है। इन वर्षों के लिए लागत विवरण में आईजीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित/अनुमानित पट्टा किराया लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार हमारे द्वारा लगाए गए अनुमानों से काफी अलग पाया गया है। भिन्नता के कारण स्पष्ट करें	लाइसेंस करार आरजीसीटी टर्मिनल का प्रचालन करने के लिए अपेक्षित न्यूनतम क्षेत्र विनिर्दिष्ट करता है। तथापि, जैसे और जब प्रचालनात्मक रूप से आवश्यकता होगी, अतिरिक्त मात्रा का प्रहस्तान करने के लिए आईजीटीपीएल को सीओपीटी द्वारा अतिरिक्त भूमि क्षेत्र उपलब्ध कराया जाता है। भुगतान में भिन्नता आईजीटीपीएल द्वारा भुगतान किए गए इन तदर्थ किरायों का प्रतिनिधित्व करता है।
	(ख). विचाराधीन सभी वर्षों के लिए पट्टा किराये के अनुमानन की विस्तृत गणना भेजें।	इसने पुष्टि की है कि सभी पट्टा किराये रियायत करार के अनुसार परिगणित किए जाते हैं। इसने वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए सीओपीटी द्वारा दिए गए बिल की प्रतियां दस्तावेजी साक्ष्य के रूप में प्रस्तुत की हैं।
(vi).	(क). अक्टूबर 2005 में प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, इस प्राधिकरण ने आईजीटीपीएल द्वारा इसकी प्रवर्तक कम्पनी को इस शर्त के अधीन देय टीएसएफ के संव्यवहार के 'आमर्स लैंथ रिलेशनशिप' को स्थापित करते हुए इसके सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) शीर्ष के अधीन प्रबंध शुल्क स्वीकृत किया था कि आईजीटीपीएल यह दर्शाने के लिए प्रत्येक वर्ष के लिए दस्तावेजी साक्ष्य और आईटी निर्धारण आदेश अगली समीक्षा के समय प्रस्तुत करेगा कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय को स्वीकृत किया है। उक्त आदेश में यह स्पष्ट रूप से उल्लिखित किया गया था कि यदि समीक्षा में ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो उक्त आदेश में स्वीकृत अनुमानित व्यय अगली प्रशुल्क समीक्षा में समायोजित किया जाएगा। अतः आईजीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि निम्नलिखित दस्तावेजों के प्रति भेजें: — वर्ष 2005-06 और 2006-07 के आयकर निर्धारण आदेश। — वर्ष 2007-08 के लिए व्यय की इस मद के लिए सनदी लेखाकार से अस्थायी कर लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र। — वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रबंध शुल्क के प्रेषण को स्थापित करने वाले दस्तावेज।	वर्ष 2005-06 के लिए आयकर निर्धारण पूरा हो चुका है और निर्धारण आदेश भेजा गया है। शेष वर्षों के निर्धारण अभी पूरे नहीं किए गए हैं। वर्ष 2007-08 (निर्धारण वर्ष 2008-09) के लिए कर लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र यह प्रमाणित करते हुए प्रस्तुत किया गया है कि लेनदेन आमर्स लैंथ आधार पर हैं। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रबंध शुल्क निधियों की कमी के कारण भुगतान नहीं किए गए हैं। तथापि, लेखा बहियों में इनका प्रावधान किया गया है।
	(ख). आईजीटीपीएल द्वारा दुबई पत्तन प्राधिकरण के साथ किया गया सेवा करार आरजीसीटी प्रचालनों और जो आईसीटीटी प्रचालनों के लिए हैं, के लिए प्रदत्त सेवाओं के संदर्भ में टीएसएफ भुगतान विकेंद्रित नहीं करता है। इस संबंध में आईजीटीपीएल को उपयुक्त आधार पर लागत की इस मद को विकेंद्रित करने और आरजीसीटी तथा आईसीटीटी में प्रचालनों के संदर्भ में प्रदत्त सेवाओं के लिए	डीपीडब्ल्यू को भुगतान किया गया प्रबंध शुल्क आरजीसीटी और आईसीटीटी को प्रमाजित नहीं किया जा सकता क्योंकि ऐसा करने के लिए कोई पर्याप्त आधार नहीं है। नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया व्यवस्था का सार भी आईसीटीटी प्रचालनों के लिए अपेक्षित शुल्कों पर स्पष्टतः अंतर करता है जोकि उच्चतर और 2010 में आईसीटीटी प्रचालनों के शुरू होने से देय होगा।

	<p>प्रासंगिक लागत पर विचार करें। आरजीसीटी और आईसीटीटी के लिए इस व्यय के युक्तिकरण का आधार स्पष्ट करें।</p>	
	<p>(ग). विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक के लिए इस मद की विस्तृत गणना भेजें।</p>	<p>वर्ष 2007-08 से 2012 के लिए तकनीकी सेवा शुल्कों का परिकलन भेजा गया है।</p>
	<p>(घ). कृपया स्पष्ट करें कि डीपीए को देय प्रबंध शुल्क उपलब्ध करवाई गई सेवाओं से बिना किसी संबद्धता के आईजीटीपीएल द्वारा अर्जित सकल राजस्व से जोड़े जाने की जरूरत क्यों है।</p>	<p>आईसीटीटी, अपने प्रारंभिक वरण में, 1800 मीटर के घाट वाला टर्मिनल होगा और तकनीकी तथा प्रबंधन इनपुट के लिए डीपीए से महत्वपूर्ण प्रयासों की अपेक्षा होगी। आईसीटीटी प्रचालनों में पोतांतरण व्यवसाय की महत्वपूर्ण मात्रा अर्जित करना शामिल है जिसके लिए प्रतिस्पर्धी मूल्यकरण पर राजस्व स्ट्रीम सुरक्षित रखने में डीपीए से महत्वपूर्ण ग्लोबल समर्थन की आवश्यकता होगी। इसलिए, हमारा विश्वास है कि प्रबंध शुल्क को राजस्व से जोड़ना उपयुक्त है। यह रॉयल्टी/तकनीकी सेवाओं की व्यवस्था के लिए सामान्य प्रवृत्ति है। अभी तक देय राशि स्थानांतरण मूल्यकरण सिद्धांतों के अधीन आमर्स लैंथ पर स्थापित की जाती है, व्यय प्रचलित दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित किया जाना चाहिए।</p>
(vii).	<p>2008-09 के अस्थायी आंकड़ों से वर्ष 2009-10 में अन्य व्ययों में लगभग 40 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>वर्ष 2008-09 के लिए अन्य व्ययों का अस्थायी आंकड़ा रु 146 लाख है और येही वर्ष 2009-10 (8 महीने) के लिए रु 111 लाख है, जो केवल 14 प्रतिशत की वार्षिकीकृत वृद्धि दर्शाता है। प्रस्तावित वृद्धि विस्थापन के दौरान अतिरिक्त सुरक्षा की तैनाती के कारण है।</p>
(viii).	<p>(क). वर्ष 2009-10 में मूल्यहास इमपयरड परिसंपत्तियों के लिए रु 11.70 करोड़ माना गया है। कृपया स्पष्ट करें कि क्या यह अनुमान इससे संबंधित है और ऐसी परिसंपत्तियों के मूल्य कैसे निर्धारित किए गए थे।</p>	<p>लाइसेंस करार (एल) के अनुसार, आरजीसीटी के क्यूसी और आरटीजीसी जो आईसीटीटी में विस्थापित नहीं किए जा रहे हैं, एल (अनुच्छेद 5 खंड (ड.)) में परिभाषित मूल्य पर सीओपीटी को वापस किए जा सकते हैं। इसलिए, एलए में निर्धारित राशि 2 क्यूसी और 1 आरटीजीसी के वसूली-योग्य मूल्य के रूप में लिया गया है और शेष बही मूल्य इमपार्टमेंट के रूप में लिया गया है। सिविल निर्माण, यार्ड आदि मदों के लिए, ये पत्तन को वापस किए गए हैं और परिसंपत्ति का सम्पूर्ण रिटर्न डाउन मूल्य इमपेयरमेंट के रूप में लिया गया है। इसने पत्तन को सौंपी जाने वाली 2 क्यूसी और 1 आरटीजीसी के लिए सीओपीटी से प्राप्ति-योग्य रु 10.95 करोड़ समायोजित करने के पश्चात रु 11.70 करोड़ पर अनुमानित इमपेयरमेंट नुकसान के परिसंपत्ति-वार ब्योरे भेजे हैं।</p>
	<p>(ख). आदेश का पैरा 15 (x) प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान सुविचारित मूल्यहास का संव्यवहार स्पष्ट करता है। उक्त आदेश में, पत्तन द्वारा हस्तांतरित सिविल परिसंपत्तियों और उपस्कर की लागत के लिए देय रु 40.80 करोड़ का अपफ्रंट भुगतान यह मानते हुए 25 प्रतिशत की दर से मूल्यहासित किया गया था कि आईजीटीपीएल अपने प्रचालन उस समय यथा प्रतिवेदित चौथे वर्ष के अंत तक आईसीटीटी को स्थानांतरित कर देगा। ऐसा एलए की शर्तों के अनुसार लाइसेंसधारी के विकल्प पर वापस किए जाने वाले परिसंपत्तियों के लिए अवशिष्ट मूल्य के रूप में प्राप्ति-योग्य रु 15.11 करोड़ के समायोजन के बाद किया गया था। कृपया पुष्टि करें कि क्या विवरण में सुविचारित मूल्यहास पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।</p>	<p>आईजीटीपीएल ने वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए कम्पनी अधिनियम द्वारा निर्धारित मूल्यहास अंगीकृत किया है परिणामस्वरूप मूल अनुमानों की तुलना में मूल्यहास प्रभार कम रहा है। 30 नवम्बर 2008 को परिसंपत्तियों के रिटर्न डाउन मूल्य और सीओपीटी को स्थानांतरण मूल्य के बीच का अंतर इमपेयरमेंट रूप में दर्शाया गया है।</p>
	<p>(ग). कोचीन पत्तन न्यास से ली गई परिसंपत्तियों के लिए एवं अन्य परिसंपत्तियों के लिए अंगीकृत मूल्यहास दर भेजें।</p>	<p>अचल परिसंपत्तियों पर मूल्यहास (पट्टाधारक भूमि पर सृजित परिसंपत्तियों सहित) कम्पनी अधिनियम की अनुसूची XIV में विनिर्दिष्ट दरों पर स्ट्रेट लाइन आधार पर दिया गया है, भवनों, सड़कों, भुगतनों और पट्टाधारक प्रापटी पर चारदीवारी को छोड़कर जोकि 8.67 वर्ष के</p>

		उपयोगी जीवनकाल में रिटर्न डाउन किया गया है। कोवीन पत्तन से ली गई परिसंपत्तियां अर्थात् संयंत्र और मशीनरी तथा कम्प्यूटर प्रबंधन द्वारा अनुमानित उनके उपयोगी जीवनकाल में मूल्यहासित किए जाते हैं अर्थात् संयंत्र और मशीनरी 8.1 से 9.08 वर्ष और कम्प्यूटर 6.16 वर्ष। संवर्धनों को संवर्धन के माह से मूल्यहासित किया जाता है और हटाव बिक्री के माह तक मूल्यहासित किए जाते हैं।																												
(ix).	यह प्रस्ताव वर्ष 2008-09 में लागत विवरण में सुविचारित रु० 1.86 करोड़ के विदेशी मुद्रा विनिमय नुकसान को स्पष्ट नहीं करता है।	एसस11 के अनुसार डीपी वर्ल्ड के कारण रिइनस्टेटमेंट राशि के कारण यह विनिमय दर नुकसान है। हम प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि इसे प्रबंध शुल्कों के अधीन समूहित करें।																												
(x).	लागत विवरण वर्ष 2006-07 में रु० 3.22 करोड़, वर्ष 2007-08 में रु० 10.34 करोड़ और वर्ष 2008-09 में 13.02 करोड़ का अलग-अलग कुशलता लाभ दर्शाता है। लागत विवरण में दर्शाए गए कुशलता लाभ आंकड़े किसी गणना द्वारा समर्थित नहीं किए गए हैं।	<p>कुशलता लाभ वर्तमान विराम दिनों पर आधारित आरसीटीटी की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के आधार पर परिगणित किया गया है। आरजीसीटी समय-समय पर यार्ड में भारी भीड़ से प्रभावित होता है। इसके पास सीएफएस के लिए कोई संसाधन नहीं है जो टर्मिनल से कंटेनरों के भारी इवेक्यूएशन को फेसिलिटेट कर सके। आईजीटीपीएल द्वारा भेजी गई कुशलता लाभ गणना का सार किया गया है:-</p> <p style="text-align: right;">(रु० लाखों में)</p> <table><tr><th>कुशलता लाभ की गणना</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr><tr><td>क्षमता के अनुसार मात्रा (टीईयू)</td><td>214,054.59</td><td>214,054.59</td><td>214,054.59</td></tr><tr><td>वास्तविक मात्रा (टीईयू)</td><td>226,170.50</td><td>253,760.50</td><td>260,872.00</td></tr><tr><td>कुशलता के कारण अर्जित मात्रा (टीईयू)</td><td>12,115.91</td><td>39,705.91</td><td>46,817.41</td></tr><tr><td>कुशलता के कारण अतिरिक्त राजस्व</td><td>387.16</td><td>1,218.66</td><td>1,547.17</td></tr><tr><td>घटाव: संबंधित परिवर्तनीय लागत (रॉयल्टी अतिरिक्त)</td><td>65.56</td><td>184.51</td><td>244.99</td></tr><tr><td>अंशदान</td><td>321.60</td><td>1,034.16</td><td>1,302.18</td></tr></table>	कुशलता लाभ की गणना	2006-07	2007-08	2008-09	क्षमता के अनुसार मात्रा (टीईयू)	214,054.59	214,054.59	214,054.59	वास्तविक मात्रा (टीईयू)	226,170.50	253,760.50	260,872.00	कुशलता के कारण अर्जित मात्रा (टीईयू)	12,115.91	39,705.91	46,817.41	कुशलता के कारण अतिरिक्त राजस्व	387.16	1,218.66	1,547.17	घटाव: संबंधित परिवर्तनीय लागत (रॉयल्टी अतिरिक्त)	65.56	184.51	244.99	अंशदान	321.60	1,034.16	1,302.18
कुशलता लाभ की गणना	2006-07	2007-08	2008-09																											
क्षमता के अनुसार मात्रा (टीईयू)	214,054.59	214,054.59	214,054.59																											
वास्तविक मात्रा (टीईयू)	226,170.50	253,760.50	260,872.00																											
कुशलता के कारण अर्जित मात्रा (टीईयू)	12,115.91	39,705.91	46,817.41																											
कुशलता के कारण अतिरिक्त राजस्व	387.16	1,218.66	1,547.17																											
घटाव: संबंधित परिवर्तनीय लागत (रॉयल्टी अतिरिक्त)	65.56	184.51	244.99																											
अंशदान	321.60	1,034.16	1,302.18																											
(xi).	<p>प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण आदेश में, पत्तन द्वारा हस्तांतरित सिविल परिसंपत्तियों और उपस्कर की लागत के लिए देय रु० 40.80 करोड़ का अपक्रंट भुगतान यह मानते हुए 25 प्रतिशत की दर से मूल्यहासित किया गया था कि आईजीटीपीएल अपने प्रचालन चौथे वर्ष के अंत तक आईसीटीटी को स्थानांतरित कर देगा। तथापि, चौथे वर्ष के अंत में प्राप्ति-योग्य एलए में विनिर्दिष्ट रु० 15.11 करोड़ का अवशिष्ट मूल्य मूल्यहास के परिकलन के लिए अपक्रंट भुगतान से समायोजित किया गया था।</p> <p>यहां यह अनुमान था कि सीओपीटी से ली गई सभी परिसंपत्तियां पत्तन को वापस की जाएंगी जब आईजीटीपीएल अपने प्रचालनों को चौथे वर्ष</p>	कोई विशिष्ट जवाब नहीं दिया गया है।																												

	के अंत में स्थानांतरित करेगा। आईजीटीपीएल द्वारा दाखिल किया गया लागत विवरण वर्ष 2009-10 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से किसी परिसंपत्ति का हटाव नहीं दर्शाता है जब इसने आरजीसीटी सीओपीटी को वापस करने का प्रस्ताव किया है। यदि सही तरीके से पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान लगाए गए अनुमानों से कुछ भिन्न होता है तो सही स्थिति दर्शाई जाएगी और लागत विवरण में भी दर्शाई जाएगी।																					
	(क). प्रारंभिक पैरा 15 (xv) (ग) सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों पर स्वीकृत प्रतिलाभ से संबंधित है। चूंकि सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों के लिए अपफ्रंट शुल्क का भुगतान एलए की शर्तों के अनुसार चरणबद्ध तरीके से देय था, इसलिए प्रतिलाभ वित्तीय वर्षों के प्रत्येक वर्ष के दौरान आईजीटीपीएल द्वारा वास्तव में देय राशि की सीमा तक अनुमत्त था और ब्याज व्यय रूप में अपफ्रंट शुल्क की भुगतान नहीं की गई राशि पर स्वीकार किया गया था। यह स्पष्ट नहीं है कि सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों पर मूल्यहास तथा प्रतिलाभ लागत विवरण में कैसे सुविचारित किया गया है। सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों, सीओपीटी से लेने के समय उनके मूल्य, वर्ष 2005-06 से परिसंपत्तियों के मूल्य पर सुविचारित मूल्यहास और प्रतिलाभ के ब्योरे भेजें।	सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों के ब्योरे भेजे गए हैं जोकि उपस्कर के संदर्भ में रु0 40.80 करोड़ बताए गए हैं। उसपर लागू मूल्यहास की दर कम्पनी अधिनियम और कम्पनी की लेखांकन नीति के अनुसार है। मूल्यहास प्रभार केवल लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार सुविचारित किया जाता है। इसने सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों के संदर्भ में वर्ष 2005-06 से सम्पत्तियों का मूल्यहास और रिटर्न डाउन मूल्य नहीं भेजा है।																				
	(ख). यदि आईजीटीपीएल सीओपीटी को लाइसेंसदाता के उपस्कर को सौंपने का प्रस्ताव करता है तब सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को देय टेकओवर क्षतिपूर्ति और वित्तीय लागत विवरण में आईजीटीपीएल द्वारा दिए गए संव्यवहार दर्शाएं। यह भी पुष्टि करें कि क्या सीओपीटी द्वारा देय टेकओवर क्षतिपूर्ति एलए की शर्तों के अनुसार है।	30 नवम्बर 2009 को रिटर्न डाउन मूल्य के आधार पर परिसंपत्तियों को सौंपे जाने पर नुकसान की गणना भेजी गई है जिसे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है। इसने पुष्टि की है कि सीओपीटी द्वारा देय क्षतिपूर्ति लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है। <div>(रु0 लाखों में)</div> <table><tr><th>विवरण</th><th>मूल लागत</th><th>डब्ल्यूबीवी</th><th>वसूली-योग्य मूल्य</th><th>हानि</th></tr><tr><td>आरटीजी (1 सं.)</td><td>112.50</td><td>57.22</td><td>18.75</td><td>(38.47)</td></tr><tr><td>आरएमक्यूसी (2 सं.)</td><td>2990.00</td><td>1520.76</td><td>1077.00</td><td>(443.76)</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>3102.50</td><td>1577.98</td><td>1095.75</td><td>(482.23)</td></tr></table>	विवरण	मूल लागत	डब्ल्यूबीवी	वसूली-योग्य मूल्य	हानि	आरटीजी (1 सं.)	112.50	57.22	18.75	(38.47)	आरएमक्यूसी (2 सं.)	2990.00	1520.76	1077.00	(443.76)	जोड़	3102.50	1577.98	1095.75	(482.23)
विवरण	मूल लागत	डब्ल्यूबीवी	वसूली-योग्य मूल्य	हानि																		
आरटीजी (1 सं.)	112.50	57.22	18.75	(38.47)																		
आरएमक्यूसी (2 सं.)	2990.00	1520.76	1077.00	(443.76)																		
जोड़	3102.50	1577.98	1095.75	(482.23)																		
	(ग). यदि आईजीटीपीएल परिसंपत्तियां सीओपीटी को हस्तांतरित करने का प्रस्ताव नहीं करता है, तब कृपया आरजीसीटी के लागत विवरण में ऐसी परिसंपत्तियों का मूल्य, मूल्यहास का प्रभाव, आदि दर्शाएं।	उपर्युक्त बिन्दु (ख) का अवलोकन करें।																				
(xii).	प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, आरजीसीटी प्रचालनों से संबंधित आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित प्रारंभिक व्यय चार वर्ष की अवधि में बांटे गए थे। तथापि, आईजीटीपीएल द्वारा अब प्रस्तुत किया गया लागत विवरण इस शीर्ष के अधीन कोई व्यय नहीं दर्शाता है। कृपया वास्तविक स्थिति दर्शाएं और लागत विवरण तथा 2005-06 से 2008-09 तक वार्षिक लेखों में	प्रारंभिक व्यय इन्टेंजिबल्स के अधीन प्रपत्र 4क में दिए गए हैं।																				

	आईजीटीपीएल द्वारा दिए गए प्रारंभिक व्ययों के लिए संव्यवहार दर्शाएं।																																										
(xiii).	वास्तविक के साथ अनुमानों की तुलना (प्रपत्र 7): आरओसीई का अनुमान वास्तविक के साथ उनकी तुलना के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार सुविचारित किया जाए।	प्रपत्र सं. 7 प्रशुल्क आदेश के अनुसार विधेय अद्युनातित किया गया है। भेजे गए विवरण के अनुसार, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के वास्तविकताओं के साथ-साथ अनुमान (पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित) निम्नवत् है:- (रु० लाखों में) <table><tr><th rowspan="2">विवरण</th><th colspan="2">2005-06</th><th colspan="2">2006-07</th><th colspan="2">2007-08</th></tr><tr><th>अनुमान</th><th>वास्तविक</th><th>अनुमान</th><th>वास्तविक</th><th>अनुमान</th><th>वास्तविक</th></tr><tr><td>यातायात</td><td>212951</td><td>201178</td><td>244834</td><td>226171</td><td>265781</td><td>253781</td></tr><tr><td>आय</td><td>5374</td><td>6148</td><td>8868</td><td>7227</td><td>7880</td><td>7788</td></tr><tr><td>कुल लागत</td><td>5308</td><td>5284</td><td>5841</td><td>5777</td><td>6412</td><td>5845</td></tr><tr><td>निवल अधिशेष/घाटा</td><td>86</td><td>864</td><td>745</td><td>1450</td><td>1468</td><td>1943</td></tr></table>	विवरण	2005-06		2006-07		2007-08		अनुमान	वास्तविक	अनुमान	वास्तविक	अनुमान	वास्तविक	यातायात	212951	201178	244834	226171	265781	253781	आय	5374	6148	8868	7227	7880	7788	कुल लागत	5308	5284	5841	5777	6412	5845	निवल अधिशेष/घाटा	86	864	745	1450	1468	1943
विवरण	2005-06			2006-07		2007-08																																					
	अनुमान	वास्तविक	अनुमान	वास्तविक	अनुमान	वास्तविक																																					
यातायात	212951	201178	244834	226171	265781	253781																																					
आय	5374	6148	8868	7227	7880	7788																																					
कुल लागत	5308	5284	5841	5777	6412	5845																																					
निवल अधिशेष/घाटा	86	864	745	1450	1468	1943																																					
(xiv).	(क). कृपया स्पष्ट करें कि वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए बांधना/खोलना से आय को एफएमई के अंतर्गत क्यों दर्शाया गया है जब आय सीधे कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों से संबंधित है। कृपया स्पष्ट करें कि वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लागत विवरण में बांधना/खोलना से आय कहाँ स्वीकृत की गई है क्योंकि इसमें वित्त और विविध आय के अधीन शून्य दर्शाया है।	आईजीटीपीएल ने 1 अक्टूबर 2006 से बांधना/खोलना प्रचालन करना बन्द कर दिया है। बांधना/खोलना प्रचालन कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन द्वारा किए जाते हैं और आईजीटीपीएल की इसमें कोई भूमिका नहीं है। इसलिए इसे आपवादिक मद माना गया है।																																									
	(ख). वित्त और विविध आय (एफएमई) में एमओटी और कट ऑफ प्रभार से आय शामिल है। कृपया स्पष्ट करें कि आय की प्रकृति क्या है।	एमओटी 2005-06 के दौरान सीमाशुल्क को देय मर्वेन्ट ओवरटाइम के लिए व्यापार से वसूल की गई राशिओं की प्रतिपूर्ति का प्रतिनिधित्व करता है। कट ऑफ प्रभार दंड के माध्यम से ग्राहकों से वसूल किया जाता है।																																									
ख.	आईसीटीटी प्रचालनों के लिए लागत विवरण:																																										
(i).	आरजीसीटी में आईजीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के अनुसार, पोतांतरण कंटेनर मुश्किल से प्रचालक द्वारा प्रहस्तित कुल कंटेनर यातायात का 1.5 प्रतिशत है। इसके विपरीत, सभी वर्षों 2010, 2011 और 2012 के लिए आईसीटीटी प्रचालनों के लिए अनुमानित पोतांतरण कंटेनर 29 प्रतिशत (विदेशी/तटीय दोनों) है। पोतांतरण कंटेनर के यातायात में ऐसी अन्याधिक वृद्धि का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	आईसीटीटी के निरूपण का प्राथमिक उद्देश्य पोतांतरण कार्गो आकर्षित करना है जोकि वर्तमान में पड़ोसी अंतर्राष्ट्रीय पत्तनों पर प्रहस्तित किए जाते हैं। आईसीटीटी के सबसे नजदीक पोतांतरण प्रहस्तन करने वाला पत्तन कोलम्बो है। वर्ष 2007 के दौरान, कोलम्बो ने लगभग 3.38 मिलियन टीईयू प्रहस्तन किया है जिसमें से 75 प्रतिशत (2.54 मिलियन टीईयू) पोतांतरण है और इसका 70 प्रतिशत (1.76 मिलियन टीईयू) भारत के लिए है। दक्षिण भारतीय पत्तन इसका 60 प्रतिशत अर्थात् लगभग 1 मिलियन टीईयू प्राप्त करते हैं। इसके आधार पर, हमें पोतांतरण के रूप में थुपुट का लगभग 29 प्रतिशत प्रहस्तन करने की उम्मीद है।																																									
(ii).	विभिन्न श्रेणियों अर्थात् तटीय, विदेशी, पोतांतरण, 20'/40' खाली/लदे हुए के अधीन आरजीसीटी में आईजीटीपीएल द्वारा किए गए प्रचालनों में मौजूदा कंटेनर मिश्रण भेजें।	वर्ष 2009-10 के लिए कंटेनर मिश्रण के ब्योरे भेजे गए हैं।																																									
(iii).	विभिन्न वर्गों अर्थात् तटीय, विदेशी, पोतांतरण (20'/40' खाली/लदे हुए) के अधीन कंटेनर मिश्रण यातायात का अनुमान लगाने के लिए आईजीटीपीएल द्वारा किया गया विस्तृत विश्लेषण वर्ष 2010, 2011 और 2012 के यातायात पूर्वानुमानों को सही ठहराने के लिए भेजें।	तटीय और विदेशी मात्राओं के लिए मौजूदा कार्गो शुकाव आईसीटीटी मात्राओं के लिए परिकल्पित किया गया है। पोतांतरण मात्राएं मिश्रण कोलम्बो में प्रहस्तित वास्तविक मात्राओं के आधार पर अनुमानित किया गया है जिसमें 40' कंटेनरों की संख्या काफी ज्यादा है।																																									
(iv).	(क). आईजीटीपीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूपों के प्रपत्र 2ख की टिप्पणी 3	कंटेनर की विभिन्न श्रेणियों से आय का ब्योरा देते हुए प्रपत्र 2ख भेजा गया है।																																									

	प्रचालक से अपेक्षा करती है कि अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकल्पना उपलब्ध करवाए। तथापि, आईजीटीपीएल द्वारा ऐसा कोई परिकल्पना नहीं भेजा गया है। कृपया प्रपत्र 2क में जोड़े और वर्तमान प्रशुल्क स्तर और विचारणीय सभी वर्षों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर प्रशुल्क मर्चा की प्रत्येक मद के लिए अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकल्पना भेजें।	
	(क) प्रपत्र 2क बताता है कि यातायात/आय का अनुमान लगाने के लिए अंशिक टीईयू अनुपात वर्ष 2010 और 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए 1.50 और वर्ष 2012 में 1.36 हैं। आईजीटीपीएल में प्रस्तुत वर्तमान 200/40 कंटेनर और आईजीटीपीएल में प्रचलित टीईयू अनुपात बताते हैं कि जब प्रचालन आईजीटीपीएल में ले जाया जाता है तो से बचाव, यदि कोई हो, के लिए विस्तृत विश्लेषण के साथ कारण बताएं।	वर्तमान टीईयू अनुपात के बारे में भेजे गए हैं। पूर्वानुमानित मात्राएं सभी तीन वर्षों के लिए पोतांतरण मात्राओं से 40 कंटेनरों की बड़ी संख्या के मद्देनजर 1.50 का बॉक्स टीईयू अनुपात है। अनुपात का परिकल्पना करने के लिए वर्ष 2012 में प्रपत्र 2क में सूत्र त्रुटि थी। तथापि, प्रपत्रों में इसी वास्तविक कंटेनरों का सही अनुमान लगाया गया है और राखण्य में दर्शाया गया है।
(v).	पुष्टि करें कि आय पूर्वानुमान प्रक्रिया विनियम दर पर विचार करते हुए लगाए गए हैं और मूल्यवर्गित प्रशुल्क मद का अनुमान लगाने के लिए अंशिक विनियम दर दर्शाए।	अंशिक विनियम दर 40-45 प्रति अंशिक बॉक्स है।
(vi).	लागत विवरण एफएमई रॉबिंस के अंशिक बांधना और खोसना सेवाओं के लिए लेबल व्ययों के अनुमानन पर विचार करता है। तथापि, बांधना/खोसना से होने वाले अलग-अलग से लागत विवरण में नहीं दर्शाया गया है। कृपया बांधना/खोसना से अनुमानित आय दर्शाएं और यह भी स्पष्ट करें कि किस रॉबिंस के अंशिक इस सेवा से आय लागत विवरण में दी गई है। यह प्रक्रिया प्रारंभिक प्रशुल्क अंशिक में पहले ही स्पष्ट कर चुका है कि आईजीटीपीएल को अंशिक नौकरों प्रभारों के लिए प्रशुल्क व्यवस्था का अनुमान इस प्रक्रिया से प्राप्त करना होगा। आईजीटीपीएल को स्पष्ट दी जाती है कि इस संबंध में एक उचित प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाए और आईजीटीपीएल और आईजीटीपीएल दोनों के लागत विवरण में इस प्रक्रिया द्वारा अनुमानित वर्तमान स्तर पर आय शामिल की जाए। प्रस्तावित सेवाओं के लिए व्यय प्रारंभिक आय की जनक लागत विवरण में दिया गया है, इसे भी स्वीकार किया जाना चाहिए।	आईजीटीपीएल बांधना/खोसना प्रचालन अक्टूबर 2006 से बन्द कर चुका है। यह अब सीएसएए द्वारा किया जा रहा है और आईजीटीपीएल में इस गतिविधि के निष्पादन में आईजीटीपीएल की कोई भूमिका नहीं है। आईजीटीपीएल में विस्थापन पर, इसे बांधना/खोसना प्रचालनों सहित नौकरों के लिए सभी प्रभार सहित वसूली करनी होगी जो कि अन्य टर्मिनलों में किया जाता है। इसलिए, आईजीटीपीएल प्रचालनों के लिए अंशिक रूप से जाने वाला संशोधित दरभान बांधना/खोसना सेवाओं के प्रचालन सहित बृहत् नौकरों प्रभार विनिर्दिष्ट किया जाना चाहिए।
(vii).	आरजीसीटी प्रचालनों के लिए अनुमानित प्रति कर्मचारी औसत लागत प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर के साथ-साथ अनुरक्षण लेबर के लिए रु 2.9 लाख प्रति कर्मचारी है। इस संदर्भ में, प्रति कर्मचारी औसत लागत का अनुमान लगाने के लिए प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर के लिए बढ़ाकर रु 3.5 लाख करने और वर्ष 2010 में अनुरक्षण लेबर के लिए बढ़ाकर रु 4.1 लाख करने के कारणों का औचित्य बताएं।	आरजीसीटी में, अधिकांश स्टॉफ कोचीन पत्तन से प्रतिनियुक्ति पर है। आईजीटीपीएल प्रचालनों के लिए आईजीटीपीएल के सीधे भर्ती किए गए लिए जाएंगे। आईजीटीपीएल और सीओपीटी के वेतनमान बहुत ही भिन्न हैं। आईजीटीपीएल सुविधा के लिए प्रस्तावित कर्मचारियों की संख्या भी सीओपीटी द्वारा आरजीसीटी में नियोजित से काफी कम है जिसके लिए पर्याप्त मेहनताना की अपेक्षा वाले विशेष रूप से उच्चतर कुशलता स्तरों वाले व्यक्तियों की आवश्यकता होगी।
(viii).	औसत कर्मचारी लागत 7.3 प्रतिशत से बढ़ाकर 9	यह वृद्धि भारत में लागू सामान्य वेतन वृद्धि के अनुसार है।

	प्रतिशत का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट किए जाएं।	
(ix).	उपस्कर चालन लागत:	
	बिजली लागत:	
	(क). सभी विचाराधीन वर्षों के लिए बिजली लागत लगभग 17 इकाई प्रति टीईयू के बिजली उपभोग के आधार पर अनुमानित की गई है। अनुमानित बिजली उपभोग उच्चतर पाया गया है जब कुछ अन्य कंटेनर टर्मिनलों में स्थिति से तुलना की जाती है। यह उल्लेखनीय है कि आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित उपभोग अपक्रंट दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के दोगुना से भी ज्यादा है। बिजली के अनुमानित उपभोग विस्तृत विश्लेषण के साथ औचित्य बताएं।	यह आरजीसीटी में प्रोद्भूत वास्तविक लागत के अनुसार है। चूंकि आईसीटीटी उपभोग निश्चित नहीं किया जा सकता, इसलिए हम प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि मानक उपभोग प्रतिमानक अंगीकृत किए जाएं।
	(ख). आरजीसीटी प्रचालनों का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित बिजली की इकाई लागत रु 7.10 है। आईसीटीटी प्रचालनों के लिए बिजली की इकाई लागत का अनुमान वर्ष 2010 के लिए रु 9.90 की दर के आधार पर लगाया गया है। बिजली की इकाई लागत में ऐसी भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।	आरजीसीटी में औसत प्रति इकाई (निश्चित एवं परिवर्तनीय) लागत रु 7.10 प्रति इकाई है। आईसीटीटी प्रचालनों के लिए अनुमानित दर वृद्धि विभिन्न कारकों अर्थात् प्रचालनों के अधीन क्षेत्र काफी उच्चतर (वर्तमान क्षेत्र लगभग 9 हैक्टेयर बढ़कर 90 हैक्टेयर हो रहा है) होने की संभावना है, परिणामस्वरूप, काफी ज्यादा सख्त में लाइट प्वाइंट लगाए जाएंगे जोकि प्रकृति में अचल हैं। उच्च सख्त की विशिष्टताओं वाली चार घाट क्रेनों का प्रचालन करने के लिए बड़ी हुई उच्चतम मॉग के साथ, उच्चतम मॉग आवश्यकता के काफी बढ़ने की संभावना है। इसके अलावा, केरल में बिजली की कम आपूर्ति के मद्देनजर दर के बढ़ने की संभावना है। उपर्युक्त औचित्यों के आधार, रु 9.90 प्रति इकाई का अनुमान उपयुक्त है।
(x).	उपस्कर किराया प्रभार:	
	(क). वर्ष 2010, 2011 और 2012 में किराये पर लिए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर के ब्योरे भेजें।	आईटीवी किराया प्रभार मुद्रास्फीति के लिए वर्ष-दर-वर्ष 2.50 प्रतिशत की वृद्धि के साथ रु 150 प्रति टीईयू लिया गया है।
	(ख). आईसीटीटी प्रचालनों के लिए ठेकेदारों के साथ हुए करारों की प्रतियां भी वर्ष 2010 के अनुमान प्रमाणित करने के लिए भेजें।	आईजीटीपीएल वर्तमान में भावी ठेकेदारों के साथ बातचीत कर रहा है। अभी तक किसी करार पर हस्ताक्षर नहीं किए गए हैं।
	(ग). इसकी पुष्टि करें कि आपूर्तिकर्ताओं को देय किराया प्रभार प्रतिस्पर्धी बाजार दरें हैं।	दरें जो अन्य डीपीडब्ल्यू टर्मिनलों में वसूल की जाती हैं, रु 100 से रु 200 प्रति टीईयू के बीच हैं। तथापि, केरल में लागतें बहुत ज्यादा हैं। अनुमान प्रयोजन के लिए, टर्मिनल के भीतर कार्य के लिए आईटीवी किराये पर लेने के लिए किए गए हाल ही में भुगतानों के आधार पर रु 150 प्रति टीईयू सुविचारित किया गया है।
(xi).	पट्टा किराये:	
	(क). लाइसेंस करार के अनुच्छेद 5.3 (ग) के अनुसार, बर्थ के निर्माण, टर्मिनल विकास और रेलवे साइडों के विकास तथा कंटेनर भंडारण यार्ड के लिए सीओपीटी द्वारा आबंटित किया जाने वाला क्षेत्र, प्रत्येक 5 वर्षों के पश्चात 30 प्रतिशत वृद्धि के अधीन, रु 1 प्रति वर्गमीटर प्रति वर्ष दर पर है। जबकि पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित पट्टा दर रु 0.67 प्रति वर्ग मीटर है। ऐसी भिन्नताओं के कारण स्पष्ट करें और पुष्टि करें कि अनुमानन लाइसेंस करार के प्रासंगिक शर्तों पर आधारित है।	टर्मिनल के 80 हैक्टेयर के लिए पट्टा किराया रु 1 प्रति वर्ग मीटर और अगले 10 हैक्टेयर के लिए, यह रु 25 प्रति वर्ग मीटर है। इस संबंध में विस्तृत गणना भेजी गई है।
	(ख). अनुच्छेद 5.3 (ग) (i), (iii) और (iv) के अनुसार, टर्मिनल विकास बर्थ निर्माण और रेलवे साइडों के विकास के लिए सीओपीटी द्वारा	लाइसेंस करार (खंड 5.3 (ग)) के अनुसार, टर्मिनल विकास के लिए आबंटित भूमि क्षेत्र 70 हैक्टेयर (मूल - 60 हैक्टेयर + अतिरिक्त - 10), बर्थ के लिए - 10 हैक्टेयर और रेल साइडों के लिए - 10

	आबंटित किया जाने वाला कुल क्षेत्र 80 हैक्टेयर (8 लाख वर्ग मीटर) परिगणित किया गया है जबकि पट्टा क्षेत्र किराया 9 लाख वर्ग मीटर के लिए अनुमानित किया गया है। कृपया स्पष्ट करें कि क्या आईजीटीपीएल ने अतिरिक्त क्षेत्र के लिए अनुरोध करते हुए सीओपीटी को कोई अनुरोध किया है और यदि ऐसा किया गया है तो अतिरिक्त क्षेत्र की जरूरत का औचित्य बताएं जब आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित क्षमता उपयोगिता वर्ष 2010 में केवल 50 प्रतिशत, वर्ष 2011 में 61 प्रतिशत और वर्ष 2012 में 71 प्रतिशत है।	हैक्टेयर, जिसका जोड़ 90 हैक्टेयर तक है।																
(xii).	(क). आईसीटीटी प्रचालनों के लिए वर्ष 2010 में ₹ 209 लाख के अस्थायी लेखों के अनुसार वर्ष 2008-09 में प्रतिवेदित ₹ 146 लाख से अन्य व्ययों का अनुमान लगाने के कारणों का औचित्य बताएं।	अन्य व्ययों में मुख्यतः सुरक्षा और सर्वेक्षण/मिलान व्यय शामिल हैं। चूंकि आईसीटीटी में कार्यालय क्षेत्र आरजीसीटी की तुलना में बड़ा है और मात्राएं भी अधिक हैं, इसलिए अधिक लागत का अनुमान लगाया गया है। इस व्यय का विस्तृत ब्योरा नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:- <div>(₹ लाखों में)<table><tr><td></td><td>2010</td><td>2011</td><td>2012</td></tr><tr><td>सुरक्षा</td><td>111</td><td>116</td><td>122</td></tr><tr><td>मिलान/सर्वेक्षण</td><td>97</td><td>135</td><td>176</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>209</td><td>251</td><td>298</td></tr></table></div>		2010	2011	2012	सुरक्षा	111	116	122	मिलान/सर्वेक्षण	97	135	176	जोड़	209	251	298
	2010	2011	2012															
सुरक्षा	111	116	122															
मिलान/सर्वेक्षण	97	135	176															
जोड़	209	251	298															
	(ख). अन्य व्ययों में पिछले तत्संबंधी के अनुमानों से वर्ष 2011 और 2012 में 20 प्रतिशत और 18.7 प्रतिशत तक वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।	अन्य व्ययों में मिलान/सर्वेक्षण लागते शामिल हैं जोकि ₹ 30.67 प्रति बॉक्स की इकाई दर पर आउटसोर्स किया जाता है। इससे मुद्रास्फीति प्रतिमानकों से अधिक अन्य व्ययों में वृद्धि हुई है।																
(xiii).	प्रबंध और सामान्य उपरिव्ययों को बढ़ाए जाने के कारणों का औचित्य बताएं जोकि सामान्यतः अचल प्रकृति तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों से वर्ष 2011 में 10 प्रतिशत और वर्ष 2012 में 12.7 प्रतिशत तक है।	टर्मिनल में थ्रुपुट की वृद्धि से, अतिरिक्त जिम्मेदारियां देने के लिए वरिष्ठ और अनुभवी कार्मिक के स्रोत का प्रावधान किया गया था।																
(xiv).	नियोजित पूंजी: वर्ष 2010, 2011 और 2012 के लिए वर्तमान देयता का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	नियोजित पूंजी की गणना अनुमान लगाने में त्रुटि हुई है। नई गणना भेजी गई है। देनदारियाँ अनुमोदित प्रशुल्क के आधार पर 30 दिनों के शेष पर अनुमानित किया गया है। इसने स्पष्ट किया है कि वांछित वृद्धि दर अर्जित करने के लिए और कोलम्बो से प्रतिस्पर्धा का सामना करने के लिए ग्राहकों को अतिरिक्त उधारियां प्रदान की जाएंगी। वर्ष 2010, 2011 और 2012 के लिए वर्तमान देयता क्रमशः ₹ 111 लाख, ₹ 126 लाख और ₹ 137 लाख है। यह लेबर और उपस्कर किराया लागतों के एक महीने के भुगतान पर अनुमानित किया गया है।																
(xv).	आईजीटीपीएल ने आईसीटीटी से आरजीसीटी के लागत विवरण का विकेंद्रीकरण करते समय आईसीटीटी प्रचालनों के लिए मसौदा प्रस्तावित दरमान नहीं भेजा है। आईजीटीपीएल आईसीटीटी प्रचालनों के लिए मसौदा प्रस्तावित दरमान भेजें और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर राजस्व की विस्तृत गणनाएँ भेजें।	हालांकि इसने बताया है कि विस्तृत गणनाएँ टीएएमपी को प्रस्तुत की जा चुकी हैं, परंतु मसौदा प्रस्तावित दरमान अथवा इस संबंध में कोई विस्तृत गणना प्रस्तुत नहीं की है।																
(ग).	2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार मानक प्रशुल्क का परिकलन:																	

	(क). आईजीटीपीएल द्वारा भेजा गया यार्ड क्षमता का परिकलन अपक्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र के अनुसार नहीं है। कृपया दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार यार्ड क्षमता बताएं।	आईसीटीटी केवल 2000 भूमि स्लॉटों के सागि प्रचालन शुरू करने का प्रस्ताव किया है। आईसीटीटी में सम्पूर्ण यार्ड क्षेत्र के लिए मानक क्षमता 4.1 मिलियन टीईयू परिगणित होगी। तथापि, वृद्धि घाट लागत कन्सट्रेनिंग कारक है, इसलिए 1195740 टीईयू पर निर्दिष्ट मानक क्षमता में बदलाव नहीं किया जाना चाहिए।								
	(ख). लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार आईसीटीटी प्रचालनों के लिए कुल बैकअप क्षेत्र दर्शाएं और आईसीटीटी परियोजना के उपयोग के लिए उपलब्ध वास्तविक भूमि क्षेत्र और मंडारण सुविधा के रूप में उपलब्ध भूमि का वितरण और कंटेनर टर्मिनल पर अनुबंधी सुविधा दर्शाएं।	एलए के अनुसार, सीओपीटी को यार्ड, बर्थ, रेलवे सुविधाओं और संबंधित गतिविधियों के विकास के लिए 90 हैक्टेयर हस्तांतरित करने के लिए कहा गया है। परियोजना साइट में उपलब्ध कुल क्षेत्र 115 हैक्टेयर है। आईजीटीपीएल ने भूमि की अतिरिक्त उपलब्धता के साथ 15,000 भूमि स्लॉटों का प्रचालन करने का प्रस्ताव किया है।								
	(ग). सर्वोत्तम क्षमता पर प्रचालन करने के लिए कंटेनर मिश्रण अर्थात् विदेशी कंटेनर, पोतांतरण कंटेनर, तटीय कंटेनर और अन्य बताएं। कंटेनरों की उपर्युक्त श्रेणी के प्रत्येक के अधीन लदे हुए, खाली कंटेनरों और प्रशीतन कंटेनरों के ब्योरे भी भेजें।	पूर्वानुमानित मात्राओं पर पोतांतरण और विदेशी कंटेनर अनुपात पर प्रतिशतों की मात्रा निकालना मुश्किल है। नीचे दिए गए मात्राओं के मिश्रण के वर्तमान अनुमानों के आधार पर मानक प्रशुल्क स्थापित किया जा सकता है। अन्य टर्मिनलों में देखें गए झुकाव के अनुसार जोखिमपूर्ण कंटेनर कुल कंटेनरों के 2 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा। <table><tr><td>मूल गंतव्य विदेशी कंटेनर</td><td>60%</td></tr><tr><td>पोतांतरण कंटेनर</td><td>25%</td></tr><tr><td>तटीय कंटेनर</td><td>6%</td></tr><tr><td>तटीय पोतांतरण</td><td>4%</td></tr></table>	मूल गंतव्य विदेशी कंटेनर	60%	पोतांतरण कंटेनर	25%	तटीय कंटेनर	6%	तटीय पोतांतरण	4%
मूल गंतव्य विदेशी कंटेनर	60%									
पोतांतरण कंटेनर	25%									
तटीय कंटेनर	6%									
तटीय पोतांतरण	4%									
(ii).	पूजी लागत: बर्थ लागत और वर्थ अपरन से संबंधित लागत अलग-अलग दर्शाएं। कृपया पुष्टि करें कि क्या रेल माउण्टेड गैन्ट्री क्रेनों को आईसीटीटी प्रचालनों के लिए तैनात किए जाने की संभावना है। उपस्कर लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई लागत दस्तावेजी साक्ष्य के साथ प्रमाणित करें।	सिविल और उपस्कर लागतों के ब्योरे भेजने संबंधी हमारे प्रतिसाद दिनांक 26 जून 2009 का अवलोकन करें।								
(iii).	प्रचलित दर के साथ बिजली/ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित बिजली और ईंधन की इकाई लागत अधुनातन करें।	आरजीसीटी में बिजली की वर्तमान लागत रु 7.10 प्रति इकाई है। तथापि, आईसीटीटी के मामले में, इसका अनुमान रु 9.10 प्रति इकाई लगाया गया है। वर्तमान ईंधन लागत रु 33.05 प्रति लिटर है।								
(iv).	दिशा-निर्देशों में निर्दिष्ट प्रतिशत के मानक स्तर के अनुसार अनुमान लगाते हुए सिविल परिसंपत्तियों और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत प्रचालन लागत पर पहुंचने के कारण 10 प्रतिशत तक और बढ़ाई गई है। वैयक्तिक लागत मद के लिए 10 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करने के कारणों का औचित्य बताएं।	सिविल परिसंपत्तियों और अभियांत्रिक/बिजली उपस्कर पर मरम्मत और अनुरक्षण लागतें दिशा-निर्देशों में दिए गए अतिरिक्त परिसंपत्तियों के आबंटन पर विचार करने के बाद दिशा-निर्देशों के अनुसार परिकलित किए गए हैं।								
(v).	पुष्टि करें कि क्या 60 हैक्टेयर भूमि क्षेत्र के लिए अनुमानित लाइसेंस शुल्क लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार है।	एलए 90 हैक्टेयर भूमि के लाइसेंस/पट्टा की अनुमति देता है। अनुमानित कुल लाइसेंस शुल्क एलए के अनुसार है और रु 32.88 लाख प्रतिवर्ष पर अनुमानित किया गया है। प्रशुल्क निर्धारित करते समय इसपर विचार किया जाए।								
(vi).	आईजीटीपीएल ने रु 4034 प्रति टीईयू का औसत नौभरण राजस्व निर्धारित किया है। तथापि, आईजीटीपीएल ने मसौदा प्रस्तावित दरमान नहीं भेजा है। मसौदा दरमान क्षमता मिश्रण, आईसीटीटी में प्रचालनों के लिए ऑफर किए जाने के लिए संभावित विभिन्न सेवाओं के प्रशुल्क ढाँचे और पैटर्न को ध्यान में रखते हुए	प्राधिकरण का मार्गदर्शन मांगा गया है कि किस प्रकार वास्तविक प्रशुल्क प्रति टीईयू को कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए बर्थ किराया तथा टर्मिनल प्रहस्तन नौभरण दरों के लिए लागू प्रशुल्क अनुसूची के रूप में विभाजित किया जाए।								

	तैयार किया जाए ताकि अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता अर्जित की जा सके। आईजीटीपीएल अनुमानित राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रमारों, भूमि किराया और विविध प्रमारों की वसूली के लिए मसौदा दरमान भेज सकता है। प्रस्तावित दरमान पर राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना भेजे।	
(vii).	लाइसेंस करार का परिशिष्ट-4 का खंड लाइसेंसधारी से यह अपेक्षा करता है कि वह आईसीटीटी में सुविधाओं और सेवाओं का विकास करे ताकि 25 फेरे प्रति घंटा का न्यूनतम उत्पादकता स्तर बनाए रखा जा सके। अतः आईजीटीपीएल उपयुक्त प्रावधान प्रस्तावित करे कि यदि उत्पादकता लाइसेंस करार के अनुसार अर्जित किए जाने के लिए अपेक्षित न्यूनतम उत्पादकता स्तर से नीचे आती है।	उत्पादकता के स्तर का तलचिह्न कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रैन होगा। यदि उत्पादकता स्तर न्यूनतम उत्पादकता स्तर से नीचे जाता है तो टर्मिनल प्रहस्तन प्रमारों में 5 प्रतिशत तक परस्पर सहमत कटौती के लिए ग्राहकों के साथ सहमत हो सकते हैं।

15.1. तत्पश्चात, आईजीटीपीएल ने 6 जुलाई 2009 के ई-मेल द्वारा अपने पूर्व प्रस्ताव को संशोधित किया था और आईसीटीटी में आने वाले पोतों पर भी बर्थ किराया प्रमार वसूल करने का प्रस्ताव किया था। संशोधित प्रस्ताव में आईजीटीपीएल द्वारा किए गए प्रमुख निवेदन निम्नवत् हैं:-

- (i). लाइसेंस करार के खंड 4.1 से, यह स्पष्ट है कि आईसीटीटी प्रचालनों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा बर्थ का निर्माण किया गया है, इसलिए आईसीटीटी प्रचालनों के लिए बर्थ किराया प्रमारों को आईजीटीपीएल के प्रशुल्क का हिस्सा बनाए जाने की जरूरत है। बर्थ किराये के लिए वर्तमान प्रशुल्क ढाँचे में किन्हीं बदलावों से बचने के लिए, इसने बर्थ किराया प्रमारों के लिए सीओपीटी द्वारा प्रभारित वर्तमान प्रशुल्क अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया है।
- (ii). इसने रु० 128 प्रति टीईयू पर बर्थ किराये से राजस्व का अनुमान लगाया है। यह विश्लेषण पोतों के लिए जो मई 2009 महीने के दौरान आरजीसीटी बर्थ पर आए थे, सीओपीटी के दरमान में निर्धारित दर पर एकत्रित बर्थ किराये पर आधारित है।

शेष राजस्व नौभरण प्रमारों को आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित किया गया है। आईजीटीपीएल द्वारा भेजे गए प्रशुल्क आधारित मानक का सार नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	विवरण	राशि (रु० में)
1.	कुल राजस्व आवश्यकता (मानक दिशा-निर्देश 2009 का अनुसरण करते हुए)	5358939
2.	नौभरण राजस्व कुल राजस्व का 90%	4823045
3.	नौभरण राजस्व रु० प्रति टीईयू (रु० 4823045/1195740 टीईयू)	4034
4.	बर्थ किराये से एकत्रित किए जाने के लिए प्रस्तावित राजस्व रु० प्रति टीईयू	129
5.	संशोधित नौभरण राजस्व (रु० प्रति टीईयू)	3905

- (iii). आईजीटीपीएल ने मसौदा दरमान भी भेजा है। मसौदा दरमान के अनुसार, 20' कंटेनर के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया और प्रहस्तन प्रमार निम्नवत् है:-

(क). बर्थ किराया प्रमार अनुसूची कोचीन पत्तन न्यास के दरमान में यथा निर्धारित प्रस्तावित की गई है:-

क्र. सं.	पोत आकार (जीआरटी)	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रु० में)	विदेशगामी पोत (अ०००० में)

1.	3000 तक	0.287	0.00996
2.	3001 से 10000	0.187	0.00648
	न्यूनतम प्रभार	860.544	29.88
3.	10001 से 15000	0.114	0.00396
	न्यूनतम प्रभार	1,866.240	64.80
4.	15001 से 30000	0.086	0.003
	न्यूनतम प्रभार	1,710.720	59.40
5.	30001 से 60000	0.086	0.003
	न्यूनतम प्रभार	-	-
6.	60001 और अधिक	0.114	0.00396
	न्यूनतम प्रभार	-	-

(ख). प्रहस्तन प्रभार (विदेशगामी लदे हुए)

क्र.सं.	प्रशुल्क मद	प्रस्तावित दर
(i).	बांधना/खोलना और घाटशुल्क सहित गैन्ट्री क्रेन प्रभार	US \$ 78
(ii).	क्यूसी से यार्ड और विलोमत: परिवहन और सीवाई से रेल यार्ड और विलोमत: परिवहन	450
(iii).	ट्रक/रेल से लिफ्ट ऑन/ऑफ के लिए कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन अथवा ग्राहकों को और से सुपुर्दगी/प्राप्ति टिप्पणी: यह दर कंटेनर संचलन के अनुसार है।	600 (600 x 2) = 1200
	जोड़	5394*

* डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के लिए अंगीकृत विनिमय रुपए रुप में है - 1 अ०डॉ० = ₹ 48।

(iv). आईजीटीपीएल ने अपने प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित शर्त शामिल करने का अनुरोध किया है:-

“दरमान में उल्लिखित दरें अधिकतम दरें हैं। ये दरें आईसीटीटी को अपने ग्राहकों को कम दरें अथवा छूट ऑफर करने से नहीं रोकती हैं, आईसीटीटी द्वारा अब तक प्रभारित दरें यहां यथा उल्लिखित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिएं।”

15.2. आईजीटीपीएल ने मई 2009 अवधि के लिए आरजीसीटी में पोत प्रोफाइल पर विचार किया है। ₹ 129 प्रति टीईयू का प्रस्तावित बर्थ किराया निर्धारित करते समय जो आईसीटीटी से तुलनीय नहीं हो सकता, जिसके लिए विशेष रूप से पोतांतरण कंटेनर के लिए विभिन्न यातायात प्रोफाइल प्रस्तुत किया गया है। इसलिए, आईजीटीपीएल को हमारे पत्र दिनांक 7 जुलाई 2009 द्वारा सलाह दी गई थी कि वास्तविक अनुमानित मात्राओं का प्रहस्तन करने के लिए अनुमानित पोत यातायात, पोतों का जीआरटी समूह, प्रत्येक समूह के अंतर्गत औसत जीआरटी, प्रत्येक समूह के अंतर्गत पार्सल आकार, उत्पादकता स्तर, प्रत्येक जीआरटी समूह के अंतर्गत बर्थ पर पोतों का संभावित विराम पर आधारित 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार लागत जमा पद्धति के अधीन वर्ष 2010, 2011 और 2012 के लिए बर्थ किराया प्रभारों से अनुमानित आय भेजे। आईजीटीपीएल से यह पुष्टि करने का अनुरोध भी किया गया था कि क्या लाइसेंस करार के अनुच्छेद 4.2 की शर्तों के अनुसार प्रस्तावित दरमान पर सीओपीटी के साथ कोई विचार-विमर्श किया गया था। यदि हाँ तो विचार-विमर्श का परिणाम संप्रेषित करें।

15.3. आईजीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 10 जुलाई 2009 (15 जुलाई 2009 को ईमेल द्वारा अग्रेषित) द्वारा बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के अपने प्रस्ताव के संदर्भ में निम्नलिखित स्पष्टीकरण भेजे हैं:-

(i). हमने आईसीटीटी के लिए बर्थ किराया प्रभारों की प्रस्तावित वसूली के बारे में सीओपीटी के साथ कोई चर्चा नहीं की थी। लाइसेंस करार के खंड 4.1 का उल्लेख करते हुए, इसने बताया था कि सभी पत्तन देयताएं, पाइलटेज, बर्थ किराया और अन्य पोत संबंधित प्रभार लाइसेंसदाता द्वारा प्रदान की गई ऐसी सेवाओं के लिए लाइसेंसदाता को प्रोद्भूत होगा। यह पहलू विशेष रूप से 29 अक्टूबर 2004 को सीओपीटी के साथ बातचीत के दौरान स्पष्ट

किया गया था। चूंकि आईसीटीटी प्रचालनों के लिए बर्थ किराया प्रभार आईजीटीपीएल के प्रशुल्क का हिस्सा होने की जरूरत है।

- (ii). (क). तीन वर्षों के लिए कार्यगत बर्थ किराया प्रभार, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार एक वर्ष में अनुमानित पोत आगमनों के साथ, भेजा गया है। मानक गणना के अधीन बर्थ किराया प्रभार और मानक मात्रा पर बर्थ किराये के लिए राजस्व प्रति टीईयू भी भेजा गया है।

- (ख). बर्थ किराये संबंधी राजस्व प्रति टीईयू के 2010 में रु० 67 प्रति टीईयू से 2012 में रु० 52 प्रति टीईयू होने की संभावना है।

आईसीटीटी में आगमन की संभावना वाले उच्चतर क्षमता वाले पोत से बर्थ किराया राजस्व प्रति टीईयू में वृद्धि नहीं होगी क्योंकि उच्चतर पार्सल आकार के लिए बड़े क्रेन की आवश्यकता होगी और बर्थ में कम अभिग्रहण से प्रति टीईयू कम राजस्व प्राप्त होगा। पोतांतरण भी पोतांतरण कंटेनरों को भारत में भारत के बाहर अन्य पत्तनों में ले जाने के लिए ज्यादा फीडरों की जरूरत पड़ेगी जिससे जीआरटी कम होगा।

- (ग). अगले दस वर्षों में पोत प्रोफाइल के प्रदत्त मानक गणनाओं में बहुत ज्यादा बदलाव की संभावना नहीं है।

- (घ). रु० 129 प्रति टीईयू की मानक गणना के अधीन अनुमानित राजस्व प्रति टीईयू मानक मात्रा पर संभावित वास्तविक वसूली से निश्चित रूप से ज्यादा है।

- (iii). इसने कुल सिविल लागत से घाट निर्माण लागत को विकेंद्रित किया है। हमारे इंजीनियरों द्वारा विधिवत् प्रमाणित इसकी एक प्रति संलग्न की गई बताई गई थी। (प्रमाणपत्र संलग्न नहीं था)।

जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय टीएएमपी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के आधार पर परिगणित बर्थ किराया प्रभार भेजे गए हैं। भेजी गई गणना के अनुसार मानक पद्धति के अधीन बर्थ किराया प्रभार रु० 2.07 प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिगणित होता है। तथापि, इसने आईसीटीटी के लिए सीओपीटी के दरमान में निर्धारित वर्तमान बर्थ किराया प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है।

- (iv). इसने निवेदन किया है कि सम्पूर्ण घाट लागतों को निम्नलिखित कारणों से बर्थ किराया प्रभारों की वसूली में आबंटित करना उपयुक्त नहीं होगा:-

- (क). घाट और कंटेनर यार्ड दोनों प्रहसन सेवाएं प्रदान करने के लिए निर्मित किए गए हैं जिसके आधार पर जलयान नौभरण प्रभार मानक क्षमता पर परिकल्पित किए जाते हैं। इसलिए, इस मामले में दिशा-निर्देशों को अंगीकृत करने का कोई औचित्य नहीं होगा क्योंकि घाट की कुल लागत स्वतः बर्थ किराये में जोड़ी नहीं जा सकती और इसलिए इसे बर्थ किराये और नौभरण प्रभारों में बांटे जाने की जरूरत है।

- (ख). इसके अलावा, लौह अयस्क बर्थ, कोयला टर्मिनल में ओर द्रव बर्थ टर्मिनल पूर्णतः कंटेनर टर्मिनल के लिए, पर प्रदत्त सेवाओं के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए स्थापित बर्थ किराया प्रभारों के लिए प्रतिभानकों को लागू करना उपयुक्त नहीं होगा।

16. चूंकि आईजीटीपीएल से प्राप्त पत्र में यह नहीं बताया गया था कि क्या लाइसेंस करार के अनुच्छेद 4.2 के अधीन यथा अपेक्षित संशोधित प्रस्तावित दरमान पर सीओपीटी से विचार-विमर्श किया गया था, आईजीटीपीएल से प्राप्त पत्र की प्रति सीओपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी।

17. सीओपीटी ने पत्र दिनांक 8 जुलाई 2009 द्वारा प्रतिसाद दिया था। इसने बर्थ किराया प्रभार वसूल करने के लिए आईजीटीपीएल के संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में निम्नलिखित टिप्पणियां की थी:-

- (i). आईजीटीपीएल द्वारा टीएएमपी को प्रस्तुत किया गया संशोधित प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव सीओपीटी से विचार-विमर्श करने के बाद प्रस्तुत नहीं किया गया है, जैसाकि लाइसेंस करार के खंड 4.2 के अधीन अपेक्षित है।

- (ii). (क). लाइसेंस करार के खंड 4.1 (क) के अनुसार, लाइसेंसधारी को कंटेनर प्रहस्तन के मामले में और परियोजना की संबद्ध गतिविधियों के मामले में परियोजना सुविधाएं (आईसीटीटी) सेवाओं का इस्तेमाल करने वाले कार्गो के स्वामियों/परेषितियों से प्रशुल्क वसूली का अधिकार होगा। इस तरह खंड स्पष्टतः बताता है कि आईजीटीपीएल और आईसीटीटी में प्रदत्त सेवाओं के लिए केवल कंटेनर संबंधित प्रभार वसूल कर सकता है।
- (ख). लाइसेंस करार का खंड 4.1 (ख) इस मामले को और भी स्पष्ट करता है जो स्पष्ट करता है कि सभी पत्तन देयताएं, पाइलटेज, बर्थ किराया और अन्य पोत संबंधित प्रभार लाइसेंसदाता द्वारा प्रदत्त ऐसी सेवाओं के लिए लाइसेंसदाता (कोचीन पत्तन) को प्रोद्भूत होगा।
- (iii). बर्थ के निर्माण मात्र से ही लाइसेंसधारी बर्थ किराया प्रभार वसूल करने का हकदार नहीं हो जाता है। बर्थिंग गतिविधि पोत संबंधित गतिविधि होने के नाते पत्तन द्वारा की जाती है। इसके अलावा, बर्थ बेसिन का रखरखाव भी पत्तन द्वारा नियमित आधार पर भारी और अनुरक्षण निकर्षण के माध्यम से किया जाता है।
- (iv). पत्तन परियोजना के लिए भारी निकर्षण हेतु रु० 328 करोड़ की राशि खर्च करता रहेगा और पहले वर्ष अर्थात् 2010-11 के लिए अनुरक्षण निकर्षण की लागत पहले ही दी जा चुकी है। यह निकर्षण की उच्च लागत के पूर्वानुमान में था कि पत्तन ने लाइसेंस करार पर मोलभाव करते समय बर्थ किराया प्रभार वसूल करने पर जोर दिया था।
- (v). उपर्युक्त के मद्देनजर, यह देखा गया है कि बर्थ किराया इस तथ्य के बावजूद लाइसेंसधारक को प्रोद्भूत होगा कि बर्थ का निर्माण लाइसेंसधारी द्वारा किया गया है।

18.1. उपर्युक्त के मद्देनजर, सीओपीटी और आईजीटीपीएल को आईसीटीटी में बर्थ किराया प्रभारों की वसूली से संबंधित मामला आपस में मिलकर और परस्पर सहमत स्थिति संप्रेषित करने की सलाह दी गई थी।

18.2. सीओपीटी ने जवाब दिया था कि आईसीटीटी के लिए अनुपूरक प्रशुल्क प्रस्ताव में बर्थ किराया दरों को शामिल किए जाने के मामले पर आईजीटीपीएल के प्रतिनिधियों के साथ बैठक की गई थी। इसने दोहराया है कि लाइसेंस करार के अनुच्छेद 4.1 (क) और (ख) स्पष्टतः बताता है कि लाइसेंसधारी कंटेनर प्रहस्तन और संबद्ध गतिविधियों के मामले में कार्गो के स्वामियों/परेषितियों से कार्गो पर प्रशुल्क वसूल करने का हकदार होगा और कि सभी पत्तन देयताएं, पाइलटेज, बर्थ किराया और अन्य पोत संबंधित प्रभार पत्तन को प्रोद्भूत होंगे।

जोएनपीटी में एनएसआईसीटी अथवा चेन्नई पत्तन न्यास आदि में दूसरे कंटेनर टर्मिनल जैसे अन्य पत्तनों में इसी प्रकार के मामलों में पत्तन बर्थ किराया प्रभार वसूल करते रहे हैं यहां तक कि प्रचालक बर्थ के निर्माण पर व्यय करते रहे हैं। इसने दोहराया है कि बर्थ किराया प्रभार उन जलयानों से प्रभार्य हैं जिनके लिए पत्तन से आश्रित बर्थ बेसिन आदि जैसी सुविधाएं प्रदान करने के लिए कहा जाता है। कंटेनर पोतों से वसूल किए जाने वाले बर्थ किराया प्रभार केवल इस व्यय के फ्रेक्शन को समायोजित करेगा।

सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि उसने इस मामले में आईजीटीपीएल को लाइसेंस करार के उपबंधों का सख्ती से अनुसरण करने के लिए कह दिया था।

महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2008 लागू करने के प्रश्न के संबंध में, इसने उक्त दिशानिर्देशों के खंड 1.3.2 का उल्लेख किया है जिसमें स्पष्ट किया गया है कि वे परियोजनाएं जहां बोली प्रक्रिया दिशानिर्देशों के प्रकाशन से पहले पूरी हो चुकी थी वे इसके दायरे में नहीं आते हैं।

लाइसेंस करार का अनुच्छेद 4.2 विनिर्दिष्ट करता है कि पार्टियां लागू कानूनों और सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के अधीन सहमत हैं कि प्रशुल्क इन्टरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट हबों और इस क्षेत्र में प्रमुख प्रतिस्पर्धी पत्तनों से प्रतिस्पर्धी होने चाहिए। आईसीटीटी परियोजना भारतीय आयात/निर्यात कंटेनरों को पड़ोसी देश के पत्तनों के माध्यम से पोतांतरण से होने वाले नुकसान से बचाने के लिए तैयार की गई है। उपर्युक्त के मद्देनजर, इसने टीएएमपी से परियोजना के हित में उपर्युक्त नज़रिया अपनाने का अनुरोध किया है।

19. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

20. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) और इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) के बीच हुए लाइसेंस करार में दो लाइसेंस अर्थात् वर्तमान राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) और इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांशिप टर्मिनल (आईसीटीटी) का प्रचालन शामिल है।
- (ii). अक्तूबर 2005 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आईजीटीपीएल का प्रारंभिक प्रशुल्क राजीव गांधी इंटरनेशनल टर्मिनल के प्रचालनों के लिए था। आईजीटीपीएल से प्राप्त अनुवर्ती प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/68/2005-आईजीटीपीएल दिनांक 11 मई 2006 द्वारा बालना/खोलना, नौचालन योजना के लिए प्रशुल्क अनुमोदित किया था।
- (iii). अप्रैल 2008 में आईजीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव में आरजीसीटी और इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांशिपमेंट टर्मिनल के लिए लागत विवरण विकेंद्रित नहीं किए गए थे।

आरजीसीटी में प्रचालनों के लिए प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित करने के समय, यह आश्वस्त किया गया था कि दूसरे लाइसेंसधारी अर्थात् आईसीटीटी से संबंधित लागत आरजीसीटी के प्रशुल्क में शामिल नहीं थी। सीओपीटी का मत था कि आरजीसीटी और आईसीटीटी के लिए राजस्व, लागत और निवेश अलग-अलग दर्शाए जाने चाहिए। हालांकि आईजीटीपीएल ने शुरू में पक्षी प्रतिक्रिया नहीं दी थी, इसने बाद में आरजीसीटी और आईसीटीटी के लिए लागत विकेंद्रित करते हुए संशोधित प्रस्ताव दिनांक 22 जून 2009 को दाखिल किया था।

आईजीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव दिनांक 22 जून 2009 और आईजीटीपीएल तथा सीओपीटी द्वारा किए गए निवेदन इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं। आईजीटीपीएल का प्रस्ताव दो हिस्सों अर्थात् (I) आरजीसीटी प्रचालन और (II) आईसीटीटी प्रचालन में सुविचारित किया गया है।

1. राजीव गांधी इंटरनेशनल टर्मिनल में प्रचालन:

- (iv). आईजीटीपीएल ने बताया है कि वह कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों को नवम्बर 2009 तक स्थानांतरित करेगा। सीओपीटी ने भी इस स्थिति का समर्थन किया है।
- (v). आईजीटीपीएल ने 2005-06 से 2007-08 के वार्षिक लेखों और वर्ष 2008-09 के बिना लेखापरीक्षित लेखों के साथ आंकड़ों का विधिवत् मिलान करते हुए वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए वास्तविक यातायात, राय और व्यय आदि भेजे हैं। वर्ष 2009-10 के अनुमान भी भेजे गए हैं। इससे प्रकट होता है कि वर्ष 2009-10 के अनुमान अप्रैल 2009 से नवम्बर 2009 तक आठ महीनों की अवधि के लिए हैं।
- (vi). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को यह अधिकार देता है कि वह प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में महापत्तन/निजी प्रचालकों के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा कर सकता है। पिछला प्रशुल्क आदेश वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए अनुमानित स्थिति पर आधारित था। वर्ष 2005-06 से 2007-08 के वार्षिक लेखों प्रतिवेदित अनुमानों और वास्तविक का विश्लेषण अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है।

प्रतिवेदित वास्तविक स्थिति पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में अनुसरित आरजीसीटी में प्रचालनों के लिए सीओपीटी और आईजीटीपीएल के बीच संव्यवहारों के संदर्भ में अंगीकृत दृष्टिकोण का पूर्णतः अनुसरण नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में सुविचारित अनुमानों के साथ आईजीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक तरह-तरह की तुलना करने के लिए जरूरी मिलान के साथ किए जाने की जरूरत है। इस विश्लेषण में, पिछले आदेश और आईजीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविकताओं का आधार बनाने के अनुमानों के संदर्भ में तुलना की गई है। पिछले प्रशुल्क आदेश के लिए आधार बनाने वाले अनुमानों में किए गए समायोजन और तरह-तरह की तुलना के प्रयोजन के लिए वास्तविक आंकड़े अनुलग्नक-1 में दर्शाए गए हैं। इस प्रकार, वास्तविक और पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमान की तुलनात्मक स्थिति के सही मूल्यांकन के लिए, अनुलग्नक-1 में दिखाए गए समायोजनों के बाद की स्थिति पर विचार किया जाना चाहिए।

लागत विवरण में आईजीटीपीएल द्वारा दिया गया वास्तविक आय और व्यय का वर्गीकरण कुछ मदों के लिए वार्षिक लेखों में उस प्रतिवेदित से भिन्न है। आईजीटीपीएल के लागत विवरण में दर्शाए गए निवल अधिशेष/घाटे के साथ वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित कर से पहले लाभ/हानि का गलतान कारते हुए विवरण भेजा है। अतः लागत विवरण में आईजीटीपीएल द्वारा दिए गए वास्तविकताओं पर निम्नलिखित संशोधनों/टिप्पणियों के अधीन विचार किया गया है:-

- (क). बांधना/खोलना आय से राजस्व जिसे आईजीटीपीएल द्वारा वित्त और विविध आय शीर्ष के अधीन प्रतिवेदित किया गया है, को वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए प्रचालन आय के हिस्से के रूप में माना गया है क्योंकि इस गतिविधि से आय लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रचालन आय के हिस्से के रूप में बताया गया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, बांधना/खोलना के लिए प्रशुल्क प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के बाद अनुमोदित किया गया था और ऐसा अनुमोदन सेवाओं के शुरू होने से पूर्वव्यापी प्रभार से दिया गया था। इस प्रकार प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अनुमानों का आधार से बांधना/खोलना सेवाओं के लिए आय और व्यय नहीं लिया गया था। इसलिए, बांधना/खोलना से संबंधित वास्तविक आय और व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश का आधार तैयार करने वाले अनुमानों में जोड़ा गया है। तथापि, बांधना/खोलना से संबंधित आय और व्यय दोनों इन कारणों से वर्ष 2006-07 से प्रतिवेदित नहीं किए गए हैं कि बांधना/खोलना सेवाएं अक्टूबर 2006 से समाप्त कर दी गई थीं। इस विश्लेषण में आईजीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

- (ख). पिछले प्रशुल्क आदेश से संबंधित विवरण में दर्शाया गया अनुमानित राजस्व उक्त आदेश द्वारा प्रदान की गई प्रशुल्क वृद्धि से अधुनातन की गई है।

- (ग). वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता पर लाभ और हानि दोनों पर विचार नहीं किया गया है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण लोन/ऋण के वास्तविक पुनर्मुगतान के लिए केवल लागत की मद के रूप में विदेशी मुद्रा लेनदेन पर नुकसान अनुमति के लिए है जोकि अब नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पद्धति के अंगीकरण के बाद प्रासंगिक नहीं है। चूंकि वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित विदेशी मुद्रा लाभ/नुकसान से संबंधित प्रवेश तुलन-पत्र की आखिरी तारीख पर मौदिक विदेशी मुद्रा परिसंपत्तियों के पुनर्विवरण से संबंधित है, विदेशी मुद्रा विनिमय पर लाभ और हानि लागत की मद के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है।

- (घ). प्रशुल्क निर्धारण के वर्तमान माडल में, प्रत्यक्ष कराधान के प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। फ्रिज बेनिफिट टैक्स को कोचीन पत्तन न्यास, कोलकाता पत्तन न्यास, कांडला पत्तन न्यास, आदि से संबंधित कुछ प्रशुल्क मामलों में पहले से लिए गए निर्णय के अनुसार लागत की मद के रूप में नहीं माना गया है।

- (ङ). अक्टूबर 2005 में प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, इस प्राधिकरण ने आईजीटीपीएल द्वारा अपनी प्रवर्तक कम्पनी को देय टीएसएफ के लेनदेन का 'आमर्स लैंथ रिलेशनशिप' स्थापित करते हुए आईजीटीपीएल के सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) के अधीन सुविचारित प्रबंध शुल्क स्वीकृत किया था परंतु इन शर्तों के अधीन कि आईजीटीपीएल अगली समीक्षा के समय यह दर्शाने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य और प्रत्येक वर्ष के आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय को स्वीकृति प्रदान कर दी है। आईजीटीपीएल ने निर्धारण वर्ष 2006-07 के लिए आयकर निर्धारण आदेश और निर्धारण वर्ष 2008-09 के लिए प्रपत्र 3 सीडी में आयकर विभाग को भेजे गए ब्योरे भेजे हैं। आयकर निर्धारण आदेश में यह स्पष्टतः नहीं बताया गया है कि क्या इस मद को आयकर प्राधिकारियों द्वारा व्यय के रूप में स्वीकृत किया गया था।

निर्धारण वर्ष 2006-07 के लिए आयकर प्राधिकारियों को आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए सनदी लेखाकार के प्रमाणपत्र में बताया गया है कि आईजीटीपीएल और सहयोगी उद्यम के बीच लेनदेन दरों पर आधारित हैं जोकि प्रचलित अंतर्राष्ट्रीय पद्धति के संबंध में उपयुक्त है और इसलिए आमर्स लैंथ कीमत होना माना गया है। आईजीटीपीएल के लेखापरीक्षकों द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र के आधार पर, यह मद इस शर्त के अधीन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार लागत के रूप में स्वीकार की गई है कि आईजीटीपीएल यह दर्शाने के लिए अगली समीक्षा के समय प्रत्येक वर्ष के आयकर

निर्धारण आदेशों को प्रस्तुत करेगा कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय को स्वीकृति प्रदान कर दी है। यदि ऐसा प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो अब स्वीकृत किया गया व्यय अगली प्रशुल्क समीक्षा में समायोजित किया जाएगा। इस प्राधिकरण ने चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड और विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के मामले में भी उनके सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए लेनदेन के आमर्स लैथ रिलेशनशिप प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार व्यय की इस मद को स्वीकार किया गया था।

- (च). हालांकि लागत विवरणों में दर्शाया गया निवल वित्तीय परिणाम कुशलता लाभ के अलावा है, परंतु आईजीटीपीएल ने वर्ष 2006-07 में ₹0 3.22 करोड़, वर्ष 2007-08 में ₹0 10.34 करोड़ और वर्ष 2008-09 में ₹0 13.02 करोड़ के कुशलता लाभ को अलग-से दर्शाया है। सलाह दिए जाने पर, आईजीटीपीएल ने बाद में कुशलता लाभ की गणना भेजी है जोकि आरजीसीटी में यार्ड क्षमता के सर्वोत्तम उपयोग के कारण है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार, कुशलता सुधार मापने के लिए तलचिह्न पूर्ववर्ती चक्र में अर्जित उसी टर्मिनल का औसत निष्पादन है। पहला प्रशुल्क आदेश वर्ष 2005-06 से 2007-08 के अनुमानों पर विचार करते हुए अक्टूबर 2005 में पारित किया गया था। इसलिए इन वर्षों के वास्तविक आंकड़े अगले चक्र के साथ तुलना करने के लिए विचार किए जाने हेतु हैं। आईजीटीपीएल द्वारा कुशलता लाभ का परिकलन 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के प्रासंगिक खंड के अनुसार नहीं पाया गया है।

- (छ). प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, आईजीटीपीएल ने पुष्टि की है कि ₹0 40.80 करोड़ का अपफ्रंट शुल्क केवल आरजीसीटी प्रचालनों के लिए प्रासंगिक था और यह राशि सीओपीटी से लिए गए उपस्कर की लागत के लिए थी। चौथे वर्ष के अंत में एलए की शर्तों के अनुसार सीओपीटी द्वारा देय ₹0 15.11 करोड़ का अवशिष्ट मूल्य अतिरिक्त था और मूल्यहास आईजीटीपीएल द्वारा चार वर्षों की अवधि के लिए शेष ₹0 25.69 करोड़ पर परिकल्पित किया गया था। इसके अलावा, दो आरटीजी के स्क्रैप मूल्य भी अलग रखे गए थे।

- (ज). आईजीटीपीएल ने अब माना है कि सीओपीटी से ली गई संयंत्र और मशीनरी प्रबंधन द्वारा अनुमानित 8.1 से 9.08 वर्ष के उनके उपयोगी जीवनकाल में मूल्यहासित की गई थी। आईजीटीपीएल द्वारा अंगीकृत मूल्यहास नीति पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित स्थिति से भिन्न है। प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में अंगीकृत दृष्टिकोण बोझ को आरजीसीटी के प्रचालनों की अवधि में बराबर-बराबर बांटने के लिए है। यही दृष्टिकोण वास्तविक स्थिति के मूल्यंकन के लिए अंगीकृत किया गया है। इस प्रयोजन के लिए, 1 आरटीजी और 2 घाट क्रैन को वापस करने के लिए सीओपीटी से वसूली-योग्य ₹0 1095.75 लाख का पूर्व-निर्धारित मूल्य ₹0 4080 लाख पर प्रतिवेदित सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों के कुल मूल्य से अतिरिक्त है और मूल्यहास आरजीसीटी में प्रचालनों की वास्तविक अवधि अर्थात् 4 वर्ष और 8 माह के लिए एकसमान दर पर शेष 2984.25 लाख पर परिकल्पित किया गया है।

पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमान पिछले प्रशुल्क आदेश में परिकल्पित 4 वर्षों में आरजीसीटी में विस्तारित प्रचालनों के मद्देनजर सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों पर मूल्यहास के लिए समायोजित किया गया है।

प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अन्य परिसंपत्तियां/उपस्कर के मामले में मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में अंगीकृत जीवनकाल के आधार पर अथवा एलए में निर्धारित जीवनकाल मानक, जो भी ज्यादा हो, के आधार पर परिकल्पित किया गया था। आईजीटीपीएल ने बताया है कि सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों से इतर अन्य परिसंपत्तियों पर मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में विनिर्दिष्ट स्ट्रेट लाइन पद्धति के अधीन विनिर्दिष्ट दर पर दिया गया है।

- (झ). प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में, प्रारंभिक व्यय आईजीटीपीएल द्वारा यथम प्रस्तावित आरजीसीटी प्रचालनों के लिए प्रासंगिक चार वर्षों की अवधि में बांटे गए थे। आईजीटीपीएल द्वारा अब प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में इस शीर्ष के अधीन कोई व्यय नहीं दर्शाया गया है। तथापि, आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि प्रारंभिक व्यय इनटेंसिबल्स के अधीन प्रतिवेदित किए गए हैं मूल्यहास के साथ दर्शाए गए हैं। आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए वार्षिक लेखों और लागत विवरणों से, यह देखा गया है कि प्रारंभिक व्ययों के रूप में प्रतिवेदित ₹0 368.73 लाख को वर्ष 2005-06 से सात वर्षों की अवधि में

बांटा गया है। तरह-तरह की तुलना करने के प्रयोजन से और इस परिकल्पना पर कि यह व्यय पूरी तरह से आईसीटीटी से संबंधित नहीं है, पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमान सात वर्षों में व्यय को खत्म करने के लिए समायोजित किए गए हैं।

- () प्रारंभिक प्रशुल्क संशोधन के दौरान, ₹ 40.80 करोड़ का अपक्रंट भुगतान सीओपीटी से लिए गए उपस्कर की लागत से संबंधित है, को लाइसेंस करार द्वारा अनुमत विलंबित भुगतान की सीमा तक नियोजित पूंजी से अलग रखा गया था। ऐसा करते समय, भुगतान नहीं किए गए अपक्रंट भुगतान पर ब्याज लागत मद के रूप में स्वीकार किया गया था।

वास्तविकताओं के बारे में बताते समय, सम्पूर्ण अपक्रंट भुगतान आईजीटीपीएल द्वारा संयंत्र और मशीनरी शीर्ष के अधीन परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के हिस्से के रूप में दर्शाया गया है और उसपर प्रतिलाभ का दावा किया गया है। परिणामस्वरूप, भुगतान नहीं किए गए अपक्रंट भुगतान पर ब्याज उगाही नहीं होती है इसलिए सही है दावा भी नहीं किया गया है।

प्रासंगिक सकल प्रखंड पर स्वीकार्य प्रतिलाभ के बीच अन्तर और पत्तन को देयताओं पर ब्याज तुलना के प्रयोजन के लिए पूर्ववर्ती अनुमानों में उपयुक्ततः समायोजित किया गया है।

- (त). वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित निवल अचल परिसंपत्तियों पर विचार किया गया है और कार्यगत पूंजी, 2005 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, पर विचार किया गया है। नियोजित पूंजी पर मूल्यहास में किया गया संशोधन का प्रभाव मिलान विवरण में दिया गया है।

- (थ). प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में, आईजीटीपीएल ने दावा किया है कि टर्मिनल की क्षमता 7 दिनों के औसत विराम समय के आधार पर 255000 टीईयू होगी। सीओपीटी ने टर्मिनल की क्षमता प्रमाणित की थी कि 4.45 दिनों के औसत विराम समय के आधार पर 401000 टीईयू होगी जोकि इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया था। 15 प्रतिशत का अधिकतम स्वीकार्य नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) वर्ष 2005-06 के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार क्षमता उपयोगिता के संदर्भ में वर्ष 2005-06 के लिए संशोधित किया गया था और अनुवर्ती वर्षों के लिए पूर्ण आरओसीई थ्रुपुट पूर्वानुमानों के आधार पर क्षमता उपयोगिता रूप में स्वीकृत किया गया था जो 60 प्रतिशत से अधिक था।

पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित क्षमता के संदर्भ में वास्तविक थ्रुपुट के लिए क्षमता उपयोगिता वर्ष 2005-06 के लिए 50 प्रतिशत के स्तर पर है। इसलिए वर्ष 2005-06 के लिए आरओसीई क्षमता उपयोगिता के स्तर पर संशोधित किया गया है। वर्ष 2006-07 में, वास्तविक थ्रुपुट के आधार पर क्षमता उपयोगिता 57 प्रतिशत है। 2005 के दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि यदि उपयोगिता 50 प्रतिशत से 60 प्रतिशत क्षेत्र में है, अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ उपयोग अधीन क्षमता से संबंधित कारकों का विश्लेषण करने के बाद मामला-दर-मामला आधार पर स्वीकार किया जा सकता है। आईजीटीपीएल द्वारा बताए गए यार्ड प्रभेदों के मद्देनजर, 15 प्रतिशत का अधिकतम स्वीकार्य नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) वर्ष 2006-07 से स्वीकार किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है और इसलिए पूर्ण आरओसीई 2005 के दिशा-निर्देशों के अनुसार स्वीकार किया गया है।

- (द). हालांकि आईजीटीपीएल ने प्रारंभिक प्रस्ताव में बताया है कि आरजीसीटी प्रचालनों में लगे सीओपीटी कर्मचारियों के संदर्भ में मजदूरी संशोधन का प्रभाव 20 प्रतिशत की सीमा तक सुविचारित किया गया है, संशोधित प्रस्ताव में इसने बताया है कि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए वेतन सीओपीटी स्टाफ के लिए किए गए भुगतान के आधार पर अनुमानित किए गए हैं और कोचीन पत्तन स्टॉफ जो आईजीटीपीएल में प्रतिनियुक्तिपर हैं का अंतिम मजदूरी समाधान अभी पूरा किया जाना है। चूंकि आईजीटीपीएल ने प्रतिनियुक्ति पर लिए गए सीओपीटी कर्मचारियों और आईजीटीपीएल के कर्मचारियों के संदर्भ में कर्मचारी लागत विकेंद्रित नहीं की है, इसलिए एक्यूरेसी के साथ मजदूरी संशोधन के लिए प्रावधान करना संभव नहीं होगा। प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, आईजीटीपीएल द्वारा लिए गए सीओपीटी कर्मचारियों के लिए स्टॉफ लागत सीओपीटी द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए ₹ 795.26 लाख होने का अनुमान लगाया गया था। आईजीटीपीएल द्वारा अलग से उपलब्ध इस मद के लिए वास्तविकताओं के अभाव में, 2005-06 के दौरान प्रतिवेदित स्थिति को आधार रूप में लिया गया है। 6.44 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए, मजदूरी संशोधन का प्रभाव कोचीन

पत्तन न्यास, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास, आदि के प्रशुल्क मागलों में अनुमत मजदूरी संशोधन प्रभाव के अनुसार मजदूरी लागत के 15 प्रतिशत पर 1 जनवरी 2007 से अनुमानित किया गया है। मजदूरी संशोधन के लिए प्रावधान वर्ष 2009-10 के अनुमानों में भी किया गया है।

- (घ). विश्लेषण, ऊपर स्पष्ट किए गए समायोजनों के अधीन, दर्शाता है कि रु० 6.59 करोड़ के घाटे के विपरीत वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए रु० 2.54 करोड़ का कुल अतिरिक्त अधिशेष जो प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में तदनुसूची अवधि के लिए अनुमानित किया गया था।
- (न). 2005 के प्रशुल्क आदेश में अनुमानित स्थिति की प्रत्यक्ष तथा वित्तीय पैरामीटरों के अनुसार वास्तविकताओं से तुलना निम्नलिखित दर्शाती है:-
- (i). प्रहस्तित वास्तविक यातायात आदेश में सुविचारित अनुमानों से वर्ष 2005-06 में 6 प्रतिशत, वर्ष 2006-07 में 8 प्रतिशत और वर्ष 2007-08 में 5 प्रतिशत तक कम है।
 - (ii). वास्तविक आय तीन वर्षों 2005-06 से 2007-08 के अनुमानों के क्रमशः 16 प्रतिशत, 10 प्रतिशत और 3 प्रतिशत पाई गई है।
 - (iii). मूल्यहास, प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय तथा वित्त एवं विविध व्यय सहित कुल स्वीकार्य वास्तविक व्ययों की पिछले प्रशुल्क आदेश के लिए आधार तैयार करने वाले व्ययों की तुलना, मिलान विवरण के अनुसार किए गए समायोजनों के अधीन, दर्शाती है कि अनुमानों की तुलना में वर्ष 2005-06 में व्यय 7 प्रतिशत अधिक है और वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए यह अनुमानित स्थिति से 4 प्रतिशत और 3 प्रतिशत कम है।
 - (iv). नियोजित पूंजी में भिन्नता पिछले प्रशुल्क आदेश के लिए आधार तैयार करने वाले अनुमानों में आस्थगित अपफ्रंट भुगतान के कारण है। ऐसे अतिरिक्त के बिना, वास्तविक नियोजित पूंजी और अनुमानों में भिन्नता तीन वर्षों 2005-06 से 2007-08 के लिए 3 प्रतिशत से 14 प्रतिशत तक है।
 - (v). इस प्रकार, उक्त तीन वर्षों में आईजीटीपीएल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन $+ / (-)$ 20 प्रतिशत के दायरे में भिन्नता दर्शाता है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.13 में यथा निर्धारित, उक्त तीन वर्षों में होने वाले अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन भविष्य प्रशुल्क में नहीं किया जाएगा।
- (vii). अक्तूबर 2005 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान की वैधता 31 मार्च 2008 तक थी जो बाद में विस्तारित की गई थी। चूंकि पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2008-09 शामिल नहीं है, आईजीटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित वास्तविक स्थिति, पहले ही स्पष्ट किए जा चुके कारणों से किए गए संशोधन के अधीन पर विचार किया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए स्वीकार्य व्ययों और स्वीकार्य प्रतिलाभ के बाद अतिरिक्त अधिशेष प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर रु० 1206.45 लाख होता है। वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए वास्तविक और अनुमानों तथा ऊपर स्पष्ट किए संशोधनों को करने के बाद 2008-09 के अस्थायी वार्षिक लेखों के अनुसार वास्तविक आंकड़े अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न किए गए हैं।

इस प्राधिकरण ने 2005 के दिशा-निर्देशों को रिफाइन करते हुए 30 सितम्बर 2008 को एक आदेश सं. टीएएमपी/23/2003-डब्ल्यूएस पारित किया था जो विनिर्दिष्ट करता है कि किसी महापत्तन न्यास/निजी टर्मिनल के वर्तमान प्रशुल्क का विस्तार प्रदान करना इस शर्त के अधीन होगा कि स्वीकार्य लागत और विस्तारित अवधि के दौरान प्रोद्भूत अनुमति-योग्य प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, अगले प्रशुल्क संशोधन में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। आदेश सं. टीएएमपी/34/2005-आईजीटीपीएल दिनांक 17 जून 2009 द्वारा आईजीटीपीएल के दरमान को विस्तारित करते समय, यह विनिर्दिष्ट किया गया था कि स्वीकार्य लागत और 1 अप्रैल 2008 के बाद की अवधि के लिए अनुमति-योग्य प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त प्रतिलाभ, यदि कोई हो, निर्धारित किए गए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

चूंकि आरजीसीटी में प्रचालन अब से केवल कुछ महीनों के लिए ही जारी रहेंगे और आईजीटीपीएल ने प्रचालन की शेष अवधि के लिए आरजीसीटी में वर्तमान प्रशुल्क को ही जारी रखने का प्रस्ताव किया है और आईसीटीटी में प्रारंभिक दरों को संशोधित करने की जरूरत को भी ध्यान में रखते हुए, सुविधा का शेष आईसीटीटी के लिए

निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आरजीसीटी प्रचालनों से आने वाले अतिरिक्त अधिशेष को समायोजित करना है।

(viii). आरजीसीटी प्रचालनों के लिए वर्ष 2009-10 हेतु आईजीटीपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानों पर निम्नलिखित संशोधनों के साथ विचार किया गया है:-

(क). आईजीटीपीएल ने अप्रैल 2009 के हाल ही के बिजली बिल की प्रतियां भेजी हैं जो बिजली की इकाई लागत रु0 6.87 प्रति इकाई दर्शाती है जबकि बिजली लागत रु0 7.10 की इकाई दर अंगीकृत करते हुए आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित की गई है। अतः वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित बिजली लागत आईजीटीपीएल द्वारा भेजी गई प्रचलित दर के आधार पर सही की गई है।

आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित ईंधन की इकाई लागत वर्ष 2008-09 के लिए रु0 36.37 प्रति लिटर और वर्ष 2009-10 के लिए रु0 38.36 प्रति लिटर है। आईसीटीटी प्रचालनों के लिए, इसने रु0 33.05 प्रति लिटर पर ईंधन की इकाई लागत पर विचार किया है। ईंधन दर को प्रचलित दर अधुनातन किए जाने के हमारे प्रश्न पर, आईजीटीपीएल ने पुष्टि की है कि प्रचलित दर रु0 33.05 लिटर है। ऐसी स्थिति में, अप्रैल से जून 2009 अर्थात् तीन महीनों की अवधि के लिए ईंधन की इकाई लागत रु0 33.05 पर सुविचारित की गई है और शेष अवधि अर्थात् जुलाई से नवम्बर के लिए यह सरकार द्वारा घोषित ईंधन की कीमत में हाल ही में की गई पर विचार करते हुए रु0 36.10 पर सुविचारित की गई है।

(ख). आईजीटीपीएल द्वारा रु0 11.84 करोड़ पर अनुमानित पट्टा किराया पूरे वर्ष के लिए है जोकि आरजीसीटी में केवल प्रचालनों की अवधि अर्थात् नवम्बर, 2009 तक सुविचारित किया गया है।

(ग). प्रबंध और सामान्य उपरिख्य के अलावा अन्य लागत मदों का अनुमान वर्ष 2009-10 में निर्णीत प्रशुल्क मामलों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत 5.8 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि के भीतर पाया गया है। प्रबंध और सामान्य उपरिख्य में वार्षिक वृद्धि 5.8 प्रतिशत पर सीमित की गई है।

(घ). वर्ष 2009-10 के मूल्यहास में इम्पेयरड परिसंपत्तियों के लेखा पर रु0 11.70 करोड़ शामिल है। आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि 30 नवम्बर 2009 को परिसंपत्तियों के रिटर्न डाउन मूल्य और सीओपीटी को स्थानांतरण कीमत के बीच अंतर इम्पेयरमेंट रूप में दर्शाया गया है।

सीओपीटी से ली गई रु0 40.80 करोड़ कीमत की परिसंपत्तियों की स्थानांतरण लागत के संदर्भ में, आरजीसीटी जीवन अवधि में समानतः बढ़ता खाता के प्रारंभिक प्रशुल्क में यथा अंगीकृत दृष्टिकोण अपनाया गया है। पिछले वर्षों के लिए बनाए रखी गई स्थिति वर्ष 2009-10 के मूल्यहास अनुमान को संशोधित करने के लिए भी लागू की गई है।

आईजीटीपीएल द्वारा दावाकृत परिसंपत्तियों की इम्पेयरमेंट लागत में रु0 259.32 लाख की कीमत की अन्य परिसंपत्तियां भी शामिल हैं। चूंकि इन परिसंपत्तियों के संदर्भ में सही इम्पेयरमेंट लागत आईजीटीपीएल द्वारा अलग से नहीं भेजी गई है, इसलिए वर्ष 2005-06 से 2009-10 (नवम्बर तक) के लिए वार्षिक लेखों में उल्लिखित 6.16 वर्षों के जीवनकाल प्रतिमानक पर आधारित दर पर मूल्यहास उपलब्ध करवाया गया है और नवम्बर 2009 के अंत में अनुमानित परिसंपत्तियों का अवशिष्ट मूल्य इम्पेयरमेंट लागत के रूप में माना गया है और वर्ष 2009-10 (नवम्बर तक) में मूल्यहास के साथ सुविचारित किया गया है।

(ड). वर्ष 2009-10 के लिए संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-II रूप में संलग्न किया गया है। लागत विवरण वर्ष 2009-10 के लिए रु0 815 लाख का अधिशेष दर्शाता है। पहले उल्लिखित कारणों से, वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष लागत जमा पद्धति के अधीन आईसीटीटी का प्रशुल्क निर्धारित करने के समय समायोजित किया जाना है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए कुल अतिरिक्त अधिशेष अर्थात् रु0 2021 लाख एनएसआईसीटी और पीएसए सिकाल जैसे कुछ अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में ऐसे समायोजन के मामले में लिए गए निर्णय के अनुसार आईसीटीटी प्रचालन के पांच वर्षों की अवधि में समायोजित किया गया है।

चूंकि वर्ष 2008-09 के लिए विश्लेषण में सुविचारित आंकड़े अस्थायी लेखों पर आधारित हैं और 2009-10 अनुमानों पर आधारित है, इसलिए वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए वास्तविक स्थिति अगली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के दौरान समीक्षा किए जाने के अधीन होगी। यदि अब परिमाणित अतिरिक्त अधिशेष में कोई भिन्नता पाई जाती है तो ऐसी भिन्नता अगले प्रशुल्क वैधता चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (ix). आरजीसीटी में प्रचालनों के लिए वर्तमान प्रशुल्क को जारी रखने के लिए आईजीटीपीएल का प्रस्ताव यह स्वीकार करते हुए स्वीकार किया गया है कि केवल कुछ महीने शेष रह गए हैं जिसके बाद इसने आईसीटीटी में प्रचालनों को स्थानांतरित करने का प्रस्ताव किया है और आरजीसीटी वापस सीओपीटी को चला जाएगा। प्रारंभिक प्रस्ताव में, आईजीटीपीएल ने आरजीसीटी में प्रतिनियुक्त सीओपीटी कर्मचारियों के संदर्भ में मजदूरी संशोधन के प्रभाव की पूर्ति के लिए रु० 30 प्रति टीईयू की वसूली शुरू किए जाने का प्रस्ताव किया था। तथापि, संशोधित प्रस्तावित दरमान में, इसने उक्त वसूली के बारे में उल्लेख नहीं किया है। किसी भी मामले में, मजदूरी संशोधन के लिए प्रावधान 1 जनवरी 2007 से नवम्बर 2009 तक की अवधि के लागत विवरण में आरजीसीटी में प्रतिनियुक्त सीओपीटी कर्मचारियों के संदर्भ में किया गया है।

II. इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल:

प्रशुल्क दिशानिर्देशों (2005) का खंड 2.2 टीएमपी से अपेक्षा करता है कि वह उन कारकों द्वारा अन्य बातों के बारे में मार्गदर्शन करे जिससे प्रतिस्पर्धा, संसाधनों के मितव्ययी उपयोग, निष्पादन में कुशलता और सर्वोत्तम निवेश बढ़े; पत्तनों को सही उपयुक्त एवं सही लाभ सुनिश्चित हो; पत्तनों की प्रचालनात्मक कुशलता में सुधार लाने के लिए प्रशुल्क लीवरेज; प्रतिस्पर्धी मूल्यकरण के लिए दीर्घावधि उद्देश्य; भारतीय पत्तनों के निष्पादन को अंतर्राष्ट्रीय रूप से प्रतिस्पर्धी स्तरों तक ले जाया जा सके। प्रशुल्क निर्धारण के लिए वर्तमान टर्मिनल-वार लागत जमा पद्धति को पूर्व अवधि में टर्मिनल में अर्जित यातायात मात्राओं और भविष्य के लिए संभावित वृद्धि में लिया गया है। प्रशुल्क निर्धारण को मात्र एरिथमेटिक कार्यवाही के रूप में नहीं देखा जा सकता अपितु बाजार आयामों को ध्यान में रखा जाना चाहिए।

- (x). इसके संशोधित प्रस्ताव में, आईजीटीपीएल ने अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए सरकार द्वारा घोषित फरवरी 2008 के दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए दीर्घावधि के लिए मानक आधार पर आईसीटीटी प्रचालनों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने का अनुरोध किया है। आईजीटीपीएल ने टिप्पणी की है कि चूंकि आईसीटीटी प्रचालन 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक दृष्टिकोण इसके मामले में सुविचारित किया जाए। इसने यह भी निवेदन किया है कि सामान्य लागत जमा पद्धति का अनुसरण करते हुए मानक प्रशुल्क निर्धारित प्रशुल्क की तुलना में कम होगा जिससे व्यापार को लाभ होगा और स्थिरता आएगी और दीर्घावधि करारों पर मोलभाव करने के लिए उपयुक्त माहौल बनेगा। तथापि, आईसीटीटी प्रचालनों के लिए लागत विवरण 2005 के दिशानिर्देशों के साथ-साथ 2008 के मानक दिशानिर्देशों पर आधारित प्रशुल्क का अनुसरण करते हुए लागत जमा पद्धति के अधीन भेजे गए हैं।

- (xi). 2008 के दिशानिर्देशों का खंड 1.3.1 विनिर्दिष्ट करता है कि ये दिशा-निर्देश सभी पीपीपी परियोजनाओं पर लागू होंगे जिसके लिए इसमें दिए गए तरीके में प्रशुल्क सीमाएं अप्रकट निर्धारित करते हुए बोलियां आमंत्रित की जाएंगी। जब ऐसी परियोजनाएं बीओटी/बीओओटी के अधीन स्वीकृत की जाती हैं अथवा समय-समय पर यथा संशोधित सरकार द्वारा अंगीकृत महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अधीन निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए कोई अन्य व्यवस्था। उक्त दिशा-निर्देशों का खंड 1.3.2 और स्पष्ट करता है कि महापत्तनों में प्रशुल्क के विनियमन के लिए दिशानिर्देश, 2004 जो राजपत्र सं. 30 दिनांक 31 मार्च 2005 में अधिसूचित किए गए थे, समय-समय पर यथा संशोधित, महापत्तन न्यासों और वहां पर पहले से प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने पर शासित रहेंगी और उन परियोजनाओं के लिए भी जहां बोली प्रक्रिया राजपत्र में इन दिशानिर्देशों के प्रकाशन से पहले पूरी हो चुकी हो। सीओपीटी ने 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंडों का भी उल्लेख किया था और माना था कि ये दिशानिर्देश आईजीटीपीएल के मामले में लागू नहीं होंगे।

- (xii). इस प्राधिकरण ने न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) में प्रशुल्क निर्धारित करते समय मानक आधार पर प्रशुल्क निर्धारण पर अपने मत व्याख्यायित किए हैं। इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश में देखा था कि वर्तमान लागत जमा पद्धति प्रचालक के प्रयासों को उपयुक्त ढंग से मान्यता नहीं देती है जिससे वह मानक क्षमता से अधिक मात्रा अर्जित करने में सहयोग मिल सके। यह दृष्टिकोण फ्रेमवर्क उपलब्ध क वाता है जिससे निवेश में प्रतिलाभ में सुधार करने के लिए प्रशुल्क परिकलन के लिए सुविचारित मानक क्षमता स्तर की अपेक्षा उच्चतर मात्राओं का प्रहस्तन करने के लिए प्रचालनों में कुशलता लाने के लिए प्रचालक को

प्रोत्साहित करेगा। मात्रा बढ़ने से पत्तन उपयोक्ताओं और व्यापार को भी बड़े पैमाने पर लाभ होगा। इसके अलावा, यह दृष्टिकोण उपयोग अधीन क्षमता को हतोत्साहित भी करेगा। निस्संदेह, निस्संदेह, मानक दृष्टिकोण मुद्रास्फीति के फ्रैक्शन से वार्षिक प्रशुल्क वृद्धि सीमित करते हुए प्रशुल्क में बड़े उतार-चढ़ावों को कम करने में सहयोग प्रदान करता है। इसे स्वीकार करते समय, 2008 के मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश इस मामले में पूरी तरह से लागू नहीं किए जा सकते, इस मामले का विश्लेषण 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को ध्यान में रखते हुए, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उपबंधों के अधीन किया जा सकता है।

(xiii). प्रचालक द्वारा अर्जित मात्रा कुशलता को प्रोत्साहित करने के लिए, यातायात पूर्वानुमान के बावजूद, एनएसआईसीटी के मामले में मानक क्षमता स्तर के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारित करने का निर्णय लिया गया था। 2008 के दिशानिर्देशों में मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए निर्धारित सूत्र केवल मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए उपयोगी विश्लेषक आधार प्रदान करता है। एनएसआईसीटी मामले में अंगीकृत माडल इस मामले में अर्थपूर्ण तरीके से लागू नहीं किया जा सकता जब मानक क्षमता अर्जित नहीं की गई है। तथापि, यह पद्धति प्रासंगिक होगी जब आईसीटीटी में प्रहस्तिता मात्राएं मानक क्षमता से अधिक हों। जब ऐसे स्तर पर पहुंचा जाता है, जोकि इसके 30 वर्ष के विश्लेषण में आईजीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित 7वें प्रचालन के बाद संभावित है, एनएसआईसीटी में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अंगीकृत मानक दृष्टिकोण उपयोगी हो सकता है और भविष्य में प्रशुल्क निर्धारित करते समय बिना ज्यादा मुश्किल के लागू किया जा सकता है जब सभी शेरधारकों के लाभ के लिए प्रशुल्क ढाँचे में दीर्घावधि स्थिरता उपलब्ध करवाने के लिए भविष्य में यातायात मात्राएं मानक क्षमता से अधिक हों।

(xiv). विनिर्दिष्ट करते समय कि लागत जमा दृष्टिकोण जारी रहेगा, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4.1 भी लागत की विभिन्न मदों के लिए प्रतिमानकों को इवोल्व करने के लिए किए जाने वाले प्रयासों के बारे में बताता है। इस प्रयोजन के लिए गठित राष्ट्रीय स्तरीय कार्य समूह ने वर्तमान टर्मिनलों के तत्संबंध में कार्यान्वयन के लिए कोई विशिष्ट प्रतिमानक अनुशंसित नहीं किए थे और इसकी बजाय सुझाव दिया था कि दिशा-निर्देशों के खंड 2.4.1 में यथा विनिर्दिष्ट कुशलता सुधार के लिए टर्मिनल विशिष्ट दृष्टिकोण कार्य-योग्य विकल्प होगा।

पुराने टर्मिनलों के लिए प्रतिमानकों का इवोल्विंग कार्य समूह द्वारा यथा संचालित समस्याओं के साथ भी किया जाता है, आईसीटीटी जैसे ग्रीनफील्ड टर्मिनलों के लिए मानक दृष्टिकोण इवोल्विंग की संभावनाएं खोजे जाने की आवश्यकता है। एनएसआईसीटी मामले में मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण इवोल्व करने के हिस्से के रूप में विभिन्न टर्मिनल प्रचालकों के साथ हुई विचार-विमर्श बैठक में, सभी शेरधारकों ने मानक दृष्टिकोण के अंगीकरण का समर्थन किया था। नए टर्मिनल में मानक पद्धति लागू करना हाल ही के निवेशों और लिजिंसी लागत के अभाव के कारण आसान है। अतः इस प्राधिकरण का मत है कि पुराने टर्मिनल के मामले में भी प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रतिमानकों को जमीनी सच्चाईयों को विधिवत् रूप से स्वीकार करते हुए इवोल्व किए जाने की जरूरत है और प्रतिमानकों पर आधारित प्रशुल्क निर्धारण वांछित दृष्टिकोण होना चाहिए। आईजीटीपीएल के मामले में भी, यह विश्लेषण 600 मी0 की घाट लम्बाई के विकास तक भविष्य में विस्तारित किया गया, लागत जमा पद्धति के अधीन प्रशुल्क स्तर प्रोत्साहनात्मक पूंजी निवेश के सर्ज के कारण तेजी से बढ़ सकता है। अतः प्रशुल्क में भारी स्थिरता लाने के मददेनजर प्रशुल्क वृद्धि को सरल बनाने के लिए मानक दृष्टिकोण अंगीकृत करना लाभदायक रहेगा व्यापार और टर्मिनल प्रचालक अपने व्यवसाय निर्णयों की पहले से योजना तैयार करने में मदद मिलेगी। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश मार्च, 2010 तक समीक्षा के लिए देय हैं। इससे नए टर्मिनलों में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए मानक दृष्टिकोण इवोल्व करने के मददेनजर वर्तमान दिशानिर्देशों को दोबारा देखने का अवसर मिलेगा जोकि अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा आच्छादित नहीं हैं। यदि ऐसी पद्धति संशोधित दिशानिर्देशों के हिस्से के रूप में इवोल्व की जाती है तो आईसीटीटी के लिए प्रशुल्क मानक फ्रेमवर्क के अधीन परिगणित किया जा सकता है। मानक फ्रेमवर्क एक बेहतर (वांछित) दृष्टिकोण है क्योंकि यह प्रचालक विशेष की वास्तविकताओं पूरी तरह से विश्वास करने की बजाय प्रचालन के पूर्वनिर्धारित मानकों और परिसंपत्ति उपयोगिता के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए उद्देश्यपरक आधार उपलब्ध करवाता है। मानक दृष्टिकोण से न केवल कुशल प्रचालक को लाभ होगा अपितु वास्तविकता के नाम पर अकुशलता की लागत स्वीकार नहीं करते हुए उपयोक्ताओं के हितों को भी सुरक्षित करेगा। मानक फ्रेमवर्क से कुशलता में सुधार लाने के लिए प्रचालक भी प्रोत्साहित होगा और निवेश पर अपने प्रतिलाभ के सुधार के लिए मानक क्षमता स्तर की अपेक्षा ज्यादा मात्राओं का प्रहस्तन करेगा। इसके अलावा, मात्राओं के बढ़ने और कुशल प्रचालन से पत्तनों, पत्तन उपयोक्ताओं और व्यापार को लम्बे समय तक फायदा होगा।

(xv). संयुक्त सुनवाई में यह बात स्पष्ट रूप से सामने आई है कि प्राथमिक चिंता, जो आईजीटीपीएल द्वारा बांटी गई है, सीओपीटी और उपयोक्ता समुदाय, पूंजी निवेश के उच्च स्तर के कारण परियोजना के प्रारंभिक चरण में प्रशुल्क में बहुत अधिक वृद्धि होना है। कुछ उपयोक्ता असोसिएशनों ने तो मौजूदा दरों में कमी किए जाने की

मांग भी की है। संयुक्त सुनवाई में सीओपीटी द्वारा सही उल्लेख किया गया था कि इस प्राधिकरण के लिए सम्मक्ष कार्य व्यापार हित और सुविधाओं के सृजन के लिए प्रचालक को उसके निवेश पर प्रतिलाम का उपयुक्त स्तर प्रदान करने में संतुलन बनाना है।

प्रारंभिक वर्षों में प्रशुल्क वृद्धि संशोधित करने का उद्देश्य प्रारंभिक वर्षों में प्रचालक को प्रतिलाम का कम किया गया स्तर स्वीकृत करते हुए अर्जित किया जा सकता है और बाद की अवधि में वर्तमान मूल्य पर परिभाषित कमी को पूरा किया जा सकता है। इस दृष्टिकोण से न केवल प्रारंभिक प्रशुल्क को संशोधित करने में सहायता मिलेगी अपितु बाद के वर्षों में संभावित प्रशुल्क कमी भी आएगी जब मात्राएं बढ़ेंगी, इससे माध्यम अवधि रेंज में प्रशुल्क में उपयुक्त स्थिरता प्रदान की जाएगी। उपयुक्त अंगीकरणों से यह पतन को उपयुक्त प्रतिलाम सुनिश्चित करेगा। इसके अलावा पतन द्वारा प्राप्त राशि राजस्व के इसके हिस्से के रूप में टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रहस्तित यातायात की मात्रा बढ़ने के साथ लगातार बढ़ता जाएगा। इसके अलावा, इससे पतन और टर्मिनल से संबंधित दीर्घावधि आधार पर सुविधाओं के और विकास के लिए पतन और टर्मिनल प्रचालक को स्थिरता प्राप्त होगी।

इस प्राधिकरण को लगता है कि मुद्रास्फीति से संबंधित ग्रेडिड वार्षिक प्रशुल्क वृद्धि अंगीकृत करना वांछनीय है क्योंकि इससे उपयोक्ताओं पर अनावश्यक बोझ नहीं पड़ेगा। इसे ध्यान में रखते हुए, प्रारंभिक अवधि में उद्देश्य और वैज्ञानिक आधार पर प्रशुल्क संशोधित और निर्धारित करने के लिए यह जरूरी है। मानक प्रशुल्क दृष्टिकोण का फ्रेमवर्क बहुत उपयुक्त है। प्रारंभिक अवधि में प्रशुल्क वृद्धि संशोधित करने की जरूरत और प्रशुल्क निर्धारण के लिए उद्देश्य और वैज्ञानिक आधार उपलब्ध करवाने के मद्देनजर, मानक प्रशुल्क के सिद्धांत अंगीकृत किए जा सकते हैं, बशर्ते संभेदित अनुमानित राजस्व के साथ मिलान के लिए कुल राजस्व आवश्यकता का समायोजन लागत जमा दृष्टिकोण के अधीन होगा।

मानक दृष्टिकोण प्रारंभिक प्रशुल्क स्पाइक को संशोधित करने के लिए सामान्य लागत जमा पद्धति को रिफाइन करने के लिए उपयोगी विश्लेषक औजार उपलब्ध करवाता है और उसी समय लम्बी समयवधि के लिए प्रचालक को हकदार प्रतिलाम की अनुमति प्रदान करता है। इस प्रक्रिया में केवल 200 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रतिमानक ही अंगीकृत किए गए हैं क्योंकि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अधीन प्रतिमानकों का पृथक सेट इवोल्वड नहीं किए गए हैं। मानक दृष्टिकोण बोली लगाए जाने से पहले अनुमानों की बजाय वास्तविक पूंजी लागत कारक को समायोजित किया गया है। जैसाकि सीओपीटी द्वारा बताया गया है, आईजीटीपीएल द्वारा किए जा रहे निवेश और बोली लगाए जाने की अवस्था से पहले कोई अनुमान तैयार नहीं किया गया था, लाइसेंस करार की आवश्यकताओं के अनुसार है। यह सामान्य प्रशुल्क अवधि से अधिक लम्बी अवधि के लिए इस मामले पर विचार के लिए है। चूंकि अनुवर्ती विश्लेषण यह प्रकट करेगा कि दोनों प्रतिस्पर्धी उद्देश्य अर्थात् प्रशुल्क में संशोधन और प्रचालक को प्रतिलाम का उल्लिखित स्तर 2010 से 2015 तक छह वर्षों की अवधि में इस मामले पर विचार करते हुए प्रभावी ढंग से अर्जित किया जा सकता है।

7वें वर्ष के बाद, यह उम्मीद है कि टर्मिनल द्वारा प्रहस्तित यातायात 2008 के दिशानिर्देशों में दिए गए प्रतिमानकों के आधार पर निर्धारित मानक क्षमता स्तर पर पहुंच जाएगा। उस मामले में, एनएसआईसीटी में यथा अंगीकृत मानक दृष्टिकोण लागू करना साध्य होगा। यह भी उम्मीद है कि 2008 के दिशानिर्देशों के शुरू होने से पहले स्थापित टर्मिनलों के लिए वर्तमान दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अधीन समीक्षा कार्यवाही द्वारा प्रतिमानक इवोल्व किए जाएंगे, भले ही नए दिशानिर्देशों को अंतिम रूप देने में कुछ समय लगे। यह भी दोबारा दोहराए जाने की जरूरत है कि यह प्राधिकरण 2008 के दिशानिर्देशों से पहले स्थापित टर्मिनलों के लिए नए दिशानिर्देशों के हिस्से के रूप में प्रतिमानकों को इवोल्व करने के लिए सरकार को सुझाव देगा। यह मानना भी उपयुक्त होगा कि 2008 के दिशानिर्देशों से पहले स्थापित टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु दृष्टिकोण और नीति 2008 के दिशानिर्देशों द्वारा शासित नए टर्मिनलों के लिए अनुसरित नीति से ज्यादा भिन्न नहीं हो सकती है। स्वाभाविकतः, इन टर्मिनलों की मौजूदा स्थिति दर्शाने के लिए और सभी श्रेयधारकों के सर्वोत्तम हितों में टर्मिनलों को दीर्घकालिक व्यवहार्यता और स्थिरता उपलब्ध करवाने के लिए उनके प्रचालकों में कुशलताओं को प्रोत्साहित करने के मद्देनजर उनके लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए उपयुक्त आधार उपलब्ध करवाने के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में उपयुक्त परिवर्तन और अंगीकरण करने होंगे। इन उद्देश्यों के लिए ध्यानपूर्वक कार्यवाही की जानी चाहिए।

परिणामतः, यह कहा जा सकता है कि प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए मानक दृष्टिकोण न केवल इस मामले में उपयुक्त है अपितु सभी श्रेयधारकों के लाभ के लिए इसे अन्य पुराने टर्मिनलों पर भी लागू किया जा सकता है।

- (xvi). टीएएमपी ने अपनी शक्तियों का प्रयोग करते हुए आदेश सं. टीएएमपी/23/2003—डब्ल्यूएस दिनांक 30-10-2008 द्वारा वर्तमान दृष्टिकोण के विशेष क्षेत्रों पर शोधन अधिसूचित किया था। उक्त अधिसूचना के अधीन पत्तन न्यास और निजी टर्मिनल प्रचालकों से अपेक्षा की जाती है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट उसी प्रारूप में भेजी जाए जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के लिए विश्वास किए जाने वाले अनुमानों से भिन्नता के कारणों के साथ दाखिल किए जाते हैं। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत भिन्नता पाई जाती है तो यह प्राधिकरण अनुसूचित समीक्षा के लिए प्रचालक को उसका प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहेगा। यदि संबद्ध पत्तन न्यास अथवा निजी टर्मिनल प्रचालक विनिर्दिष्ट की जाने वाली समयावधि के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपनी ओर से कार्यवाही शुरू करेगा। यह स्वीकार करना होगा कि सम्पूर्ण विश्लेषण इस मामले में अनुमानों पर आधारित है। यदि जरूरी हो तो छह वर्षों की अवधि के दौरान सभी शेरधारकों के हित सुनिश्चित करने के लिए जरूरी प्रशुल्क शोधन किए जा सकते हैं। यह नोट किया जाए कि अच्छे और वैध कारणों से किसी भी समय प्रशुल्क की समीक्षा करने की शक्ति इस प्राधिकरण के पास उपलब्ध है। यह शक्ति अप्रकट प्रशुल्क मामलों में भी प्रयोग की जा सकती है यदि परियोजना जीवन चक्र के दौरान कोई अप्रत्याशित विकास किए जाते हैं।
- (xvii). आईजीटीपीएल के दावे से संबंधित दूसरा महत्वपूर्ण पहलु बर्थ किराया प्रभार वसूल करना है। चूंकि प्रतिवेदित निवेश में बर्थ की लागत शामिल है, इसलिए कंटेनर प्रभारों पर बोझ को कम करने के लिए अतिरिक्त प्रशुल्क मद ली जा सकती है। आईजीटीपीएल ने इस कारण के आधार पर अपने दावे का बर्थ ठहराया है कि चूंकि आईसीटीटी के लिए बर्थ उनके द्वारा निर्मित किया गया है, इसलिए वह बर्थ किराया प्रभार वसूल करने का हकदार है। तथापि, सीओपीटी ने इस दावे का विरोध किया है। सीओपीटी और आईजीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि लाइसेंस करार में दिए गए तरीके से अपने बीच के मुद्दों को हल करें। इस प्राधिकरण ने संयुक्त सुनवाई के बाद दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव के आधार पर मामले पर कार्यवाही की है। यदि बर्थ किराया प्रभार आईसीटीटी द्वारा वसूल किए जाते हैं तो तो इस आदेश द्वारा निर्धारित प्रशुल्क उपयुक्ततः समायोजित किया जाएगा। यदि बर्थ किराया बाद में अलग से स्वीकृत किया जाता है तो इससे न केवल अब अनुमानित कुल राजस्व पर प्रभाव पड़ेगा अपितु विभिन्न उप गतिविधियों में राजस्व का वितरण भी प्रभावित होगा और इसलिए इकाई प्रशुल्क दरे हैं।
- (xviii). (क). आगे और विश्लेषण करने से पहले, आईसीटीटी में इसके प्रचालनों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित पूंजी लागत के बारे में उल्लेख करना प्रासंगिक है जिसका प्रशुल्क के निर्धारण पर महत्वपूर्ण प्रभाव होता है। इसके संशोधित प्रस्ताव दिनांक 22 जून 2009 में, आईजीटीपीएल ने वर्ष 2010 में आईसीटीटी प्रचालनों के लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड का रु० 1335.20 करोड़ पर अनुमान लगाया है जिसमें आईसीटीटी प्रचालनों के लिए ले जाए गए आरजीसीटी परिसंपत्तियों के संदर्भ में रु० 68.64 करोड़ और रु० 1266.57 करोड़ राशि की नई परिसंपत्तियों का संवर्धन शामिल है।
- (ख). आईजीटीपीएल द्वारा भेजी गई सनदी लेखाकार की रिपोर्ट से पता चला है कि आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित रु० 889.30 करोड़ की कुल सिविल लागत में से, रु० 712.50 करोड़ संविदा दस्तावेजों के आधार पर प्रमाणित किया गया है और बिना संविदा के अनुमानों से संबंधित रु० 144.60 करोड़ जिसके भविष्य में खर्च होने की संभावना है और शेष रु० 32.10 करोड़ आपूर्तिकर्ताओं द्वारा दावाकृत अतिरिक्त क्षतिपूर्ति से संबंधित है जिससे आईजीटीपीएल द्वारा अनुमोदित किया जाना है।
- (ग). सीओपीटी ने आईसीटीटी परियोजना के लिए आईजीटीपीएल द्वारा दावाकृत पूंजी व्यय के सत्यापन पर अपनी रिपोर्ट भेजी है। सीओपीटी ने अपनी रिपोर्ट में आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित रु० 889.40 करोड़ में से रु० 729.7 का सिविल पूंजी व्यय प्रमाणित किया है। आईजीटीपीएल द्वारा रु० 377.13 करोड़ पर पूर्वानुमानित उपस्कर पर पूंजी व्यय के संदर्भ में, पत्तन ने केपक्स राशि रु० 270.14 करोड़ सत्यापित की है। सीओपीटी ने निवेदन किया है कि शेष व्यय कोटेशन अथवा अनुमानन स्तर है इसलिए उन्हें सत्यापित नहीं किया गया है।
- (घ). इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि आईसीटीटी प्रचालनों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित पूंजी लागत आईजीटीपीएल के लेखापरीक्षकों अथवा सीओपीटी द्वारा पूर्णतः प्रमाणित नहीं की जा सकती है। किन्तु, यह स्वीकार किया गया है कि केपक्स भविष्य में खर्च किया जाएगा क्योंकि आईसीटीटी को शुरू होना अभी 5 महीने दूर है। इस संबंध में, यहां यह नोट करना प्रासंगिक होगा कि सीओपीटी ने पहले प्रमाणित किया है कि किए गए व्यय एलए के अनुसार सृजित की जाने वाली सुविधाओं के अनुसार है।

इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए आईजीटीपीएल द्वारा भेजी गई संशोधित नियोजित पूंजी पर विश्वास किया गया है।

- (xix). यह सच है कि आईसीटीटी लगभग 5 महीनों के बाद शुरू किया जाएगा और यह टिप्पणी की जा सकती है कि इस प्राधिकरण को पूंजी अनुमानों और बर्थ किराया प्रभारों की वसूली से संबंधित मुद्दों के हल होने तक कुछ और समय के लिए प्रतीक्षा करनी होगी। आईजीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 16 जुलाई 2009 द्वारा इस प्राधिकरण से यह प्रशुल्क आदेश शीघ्र पारित करने का अनुरोध किया था। लम्बी अवधि के लिए आईसीटीटी प्रशुल्क पर स्पष्टता नहीं होने की वजह से आईसीटीटी में आने वाली अंतर्राष्ट्रीय शिपिंग लाइनों के साथ उनके विपणन प्रयासों को बाधित सफलता नहीं मिल पा रही है। यह प्राधिकरण आईजीटीपीएल के अनुरोध पर विचार करने का इच्छुक है क्योंकि आईसीटीटी को न केवल आरजीसीटी में वर्तमान यातायात के प्रहस्तन की उम्मीद की जाती है अपितु मेनलाइन पोतों के माध्यम से पोतांतरण की भारी मात्रा के प्रहस्तन की अपेक्षा भी की जाती है, जैसाकि आईजीटीपीएल द्वारा बताया गया है, नए टर्मिनल में आने की योजना बनाने वाले मेनलाइन पोत को उपलब्ध नए व्यवसाय विकल्प को मूल्यांकित करने के लिए शिपिंग लाइनों को कुछ समय की आवश्यकता होगी।
- (xx). उपर्युक्त चर्चा के अधीन, आईजीटीपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानों को निम्नवत् विश्लेषित किया गया है:-

- (क). आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित यातायात वर्ष 2010 में 478000 टीईयू, वर्ष 2011 में 588000 टीईयू और वर्ष 2012 में 684456 टीईयू है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, आईजीटीपीएल ने 30 वर्षों में लगभग 10 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया है। यातायात पूर्वानुमान से पता चला है कि पोतांतरण कंटेनर कुल मात्रा का लगभग 29 प्रतिशत होगा जोकि आरजीसीटी में प्रहस्तित वर्तमान यातायात प्रोफाइल के तुलना में बहुत ज्यादा है। आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि आईसीटीटी प्राथमिक तौर पर पोतांतरण कार्गो आकर्षित करने के लिए बनाया गया है और उसका अनुमान कोलम्बो पत्तन में प्रहस्तित यातायात के आधार पर दक्षिण भारतीय पत्तनों में पोतांतरण कंटेनरों पर विचार करने पर आधारित है। कोचीन पत्तन न्यास ने भी सहमति व्यक्त की है कि आईसीटीटी प्रचालनों को प्राथमिकतः इसे पोतांतरण हब के रूप में विकसित करना है और यातायात पूर्वानुमानों का विरोध नहीं किया है। उपर्युक्त के मद्देनजर, सभी यातायात पूर्वानुमान और पोतांतरण कंटेनरों के अनुमानित हिस्से, जैसाकि आईजीटीपीएल द्वारा भेजा गया है, पर विश्लेषण में विचार किया गया है।

गैर-पोतांतरण कंटेनर के लिए आईजीटीपीएल द्वारा भेजे गए अनुमान दर्शाते हैं कि यातायात अनुमानन में परिकल्पित 20 फीट और 40 फीट आयात/निर्यात बॉक्सों का कंटेनर मिश्रण 50:50 है। आरजीसीटी प्रचालनों पर वर्ष 2007-08 और 2008-09 में प्रहस्तित बताए गए गैर-पोतांतरण कंटेनर श्रेणी के लिए वास्तविक कंटेनरों के ब्रेकअप से, यह देखा गया है कि बॉक्सों से टीईयू अनुपात लगभग 1.28 था। जब पूर्व वास्तविक आंकड़ों से भिन्न 20'/40' कंटेनर का कंटेनर मिश्रण अंगीकृत करने पर विशिष्ट स्पष्टीकरण मांगा गया था, तब आईजीटीपीएल ने एक सामान्य बयान दिया था कि अनुमानित मात्राएं सभी तीन वर्षों के लिए पोतांतरण मात्राओं से 40' कंटेनरों की बड़ी संख्या के मद्देनजर 1.50 के बॉक्स टीईयू अनुपात पर हैं।

हालांकि यह वर्तमान टर्मिनलों पर लागू नहीं किया जा सकता, परंतु सर्वोत्तम घाट क्षमता निर्धारित करने के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित टीईयू अनुपात 1.3 है। कई अन्य निजी कंटेनर टर्मिनलों में भी टीईयू अनुपात लगभग 1.3 है। आईजीटीपीएल द्वारा परिकल्पित 40 फीट कंटेनर के हिस्से में अचानक वृद्धि किसी विश्लेषण द्वारा समर्थित नहीं की गई है। अतः आय के अनुमानों के लिए गैर-पोतांतरण श्रेणी के अधीन आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित बॉक्सों की संख्या 1.3 का परिवर्तन कारक लागू करते हुए संशोधित की गई है जोकि आईजीटीपीएल द्वारा अंगीकृत 1.5 के अनुपात के विपरीत आरजीसीटी के लिए प्राप्त किए गए वास्तविक से निकट है। उल्लेखनीय है कि आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित टीईयू के रूप में यातायात अनुमान संशोधित नहीं किए गए हैं परंतु केवल गैर-पोतांतरण श्रेणी में बॉक्सों की संख्या में बदलाव किया गया है। परिणामस्वरूप, आय का अनुमानन भी संशोधित किया गया है।

यह आईजीटीपीएल पर है कि वह सुविचारित परिवर्तन कारक में किसी महत्वपूर्ण शिफ्ट के मामले में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की अनुसूची की समीक्षा का प्रस्ताव करें जिसका इस विश्लेषण में सुविचारित वित्त/लागत माडल पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा;

- (ख). आईजीटीपीएल ने आय अनुमानन में बांधना/खोलना से होने वाली आय पर विचार नहीं किया है यद्यपि इसने निवेदन किया है कि बांधना/खोलना सेवाएं उन्हें आईसीटीटी प्रचालनों पर उपलब्ध करवाई जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर आधारित विश्लेषण में बांधना/खोलना से आय पर विचार किया गया है। आईजीटीपीएल ने, विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आय का विस्तृत परिकलन नहीं भेजा था। आरजीसीटी प्रचालनों के लिए अनुमोदित वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर यथा अनुमानित आय पर विचार किया गया है।

आरजीसीटी के लिए वर्तमान दरमान में, बांधना/खोलना तथा नौचालन योजना और पर्यवेक्षण के लिए प्रशुल्क प्रति बॉक्स आधार पर निर्धारित किया गया है। आईजीटीपीएल ने आईसीटीटी के दरमान में बांधना/खोलना तथा नौचालन योजना के लिए प्रशुल्क को प्रहस्तन प्रभार के लिए समेकित दर के रूप में मिलाने का प्रस्ताव किया है। परिणामस्वरूप, समेकित दर के फोरमिंग हिस्से बांधना/खोलना से संबंधित प्रशुल्क घटक 40' कंटेनर और 40' से अधिक के कंटेनर के लिए 20' बॉक्स का क्रमशः 1.5 गुणा और 2.0 गुणा निर्धारित किया गया है। आय अनुमानन में संशोधन करते समय राजस्व में इस बदलाव के प्रभाव पर विचार किया गया है।

- (ग). आरजीसीटी के वर्तमान दरमान में आईसीडी कंटेनरों के लिए कंटेनर यार्ड से रेल यार्ड तक कंटेनर के परिहवन के लिए पृथक प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है। आईजीटीपीएल ने घाट से कंटेनर यार्ड तक परिहवन के लिए प्रस्तावित स्तर पर आईसीटीटी के दरमान में इस सेवा के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। तथापि, इसने न अलग से आईसीडी यातायात इंगित नहीं किया है और न ही कंटेनर यार्ड से रेल यार्ड तक आईसीडी यातायात चालन के संचलन के लिए होने वाली संभावित आय नहीं बताई गई है।

यह विदित है कि जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में रेल यातायात कुल यातायात का लगभग 30 प्रतिशत है। दक्षिण भारतीय पत्तनों में, यह स्थिति चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड पर प्राप्त की गई है जहां रेल द्वारा संचलन कुल गैर-पोतांतरण कंटेनर का लगभग 6 प्रतिशत है। आईजीटीपीएल द्वारा कोई ब्योरे नहीं भेजे जाने के कारण, यह अनुमान लगाया गया है कि गैर-पोतांतरण कंटेनरों का 6 प्रतिशत आईसीटीटी में कंटेनर यार्ड से रेल यार्ड तक संचलन की सेवा प्राप्त करेगा। आईजीटीपीएल के प्रस्ताव के अनुसार घाट से कंटेनर यार्ड तक संचलन के लिए निर्धारित वर्तमान दर पर कंटेनर के इस संचलन के लिए आय शामिल करने के लिए आय अनुमानन संशोधित किया गया है।

- (घ). 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 48 की विनिमय दर पर विचार करते हुए, आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित, डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय बताई गई है। 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 48.5225 की प्रचलित विनिमय दर पर विचार करते हुए आय अनुमान संशोधित किया गया है।

- (ङ). आईसीटीटी प्रचालनों के लिए, केवल आईजीटीपीएल द्वारा भर्ती किए गए कर्मचारियों पर विचार किया बताया गया है। विचाराधीन सभी वर्षों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित कर्मचारियों की संख्या और वर्ष 2010 के लिए अनुमानित औसत वेतन पर विश्वास किया गया है। इस प्राधिकरण ने वर्ष 2009-10 में निपटाए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए 5.8 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक अंगीकृत करने का निर्णय लिया है। ऐसी स्थिति में, कर्मचारियों की इकाई लागत में वार्षिक वृद्धि वर्ष 2011 और 2012 के लिए 5.8 प्रतिशत पर सीमित की गई है।

- (च). आरजीसीटी में प्रचालनों से प्राप्त 17 इकाईयां प्रति टीईयू के उपभोग को अंगीकृत करते हुए आईजीटीपीएल द्वारा बिजली लागत का अनुमान लगाया गया है। चूंकि आरजीसीटी प्रचालन पुरानी क्रनों पर आधारित थे, इसलिए यह आईसीटीटी में प्रचालनों के लिए पूर्णतः प्रासंगिक नहीं हो सकता है। अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के दिशा-निर्देश 8 इकाईयां प्रति टीईयू पर उपभोग प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। आईजीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 30 जून 2009 द्वारा सहमति व्यक्त की थी कि 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर विचार किया जा सकता है क्योंकि वह आईसीटीटी में उपभोग स्तर निर्धारित करने में समर्थ नहीं हैं। तथापि, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, 12 इकाईयां प्रति टीईयू अर्थात् एनएसआईसीटी और जेएनपीटी अपक्रंट प्रशुल्क मामले जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क आदेशों में अनुमत्त बिजली उपभोग के उच्चतम स्तर के आधार पर बिजली का उपभोग सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2010 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत रु 9.90 है जिसे आईजीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित रु 6.87 की प्रचलित दर के आधार पर और 5.8 का उपयुक्त वृद्धि कारक लागू करने के बाद रु 7.27 में संशोधित किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, लागत में वार्षिक वृद्धि के उल्लिखित स्तर पर विचार किया गया है।

- (छ). आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित ईंधन की इकाई लागत रु 71.70 प्रति लिटर है जबकि मानक पद्धति के अधीन ईंधन की इकाई लागत उनके द्वारा रु 38 प्रति लिटर पर सुविचारित किया गया है। हमारे विश्लेषण में, स्वीकार्य वृद्धि कारक लागू करने के बाद प्रचलित दर के आधार पर वर्ष 2010 के लिए सुविचारित ईंधन की इकाई लागत रु 38.19 प्रति लिटर है।
- (ज). मुद्रास्फीति संबंधी 2.50 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ आईजीटीपीएल द्वारा रु 150 प्रति टीईयू पर उपस्कर किराया प्रभार का अनुमान लगाया गया है। आईजीटीपीएल द्वारा भेजे गए अनुमान पर बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है।
- (झ). आईजीटीपीएल ने 90 हैक्टेयर भूमि के लिए पट्टे किराये का अनुमान लगाया है। सीओपीटी ने बताया है कि आईजीटीपीएल को आबंटित की गई 48.80 हैक्टेयर भूमि आईसीटीटी में इसके प्रचालनों के लिए है। इसलिए, सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर 48.80 हैक्टेयर के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाया गया है।
- (). वर्ष 2010 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा रु 534 लाख पर अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों पर विश्वास किया गया है। अनुवर्ती वर्षों 2011 और 2012 के लिए, यह मद इन कारणों से 10 प्रतिशत और 13 प्रतिशत तक वृद्धि पर अनुमानित की गई है कि टर्मिनल में थ्रुपुट की वृद्धि के साथ अतिरिक्त उत्तरदायित्वों को पूरा करने के लिए टर्मिनल में वरिष्ठ और अनुभवी कार्मिक का प्रावधान किया गया है जो टर्मिनल की तरक्की से आएगा। हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2011 और 2012 के अनुमानों को संशोधित करने के लिए केवल 5.8 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया है।
- (त). जैसाकि पहले बताया गया है, पूंजी परिसंपत्तियों का मूल्य आईजीटीपीएल द्वारा भेजे गए स्तर पर बिना किसी संशोधन के सुविचारित किया गया है।

अनुमानित राजस्व के 30 दिनों पर विविध देनदारियां इस कारण से कार्यगत पूंजी में सुविचारित की गई हैं कि वांछित वृद्धि दर अर्जित करने और कोलम्बो से प्रतिस्पर्धा का सामना करने के लिए ग्राहकों को अतिरिक्त ऋण ऑफर किया जाता है। विविध देनदारियों का अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है। अपने कुछ ग्राहकों को ऋण सुविधा प्रदान करना प्रचालक का वाणिज्यिक निर्णय है और इसका बोझ प्रशुल्क के माध्यम से सभी उपयोक्ताओं पर नहीं डाला जा सकता। समान अनौलजी पर, इस प्राधिकरण ने विजाग सीपोर्ट लिमिटेड आदि जैसे कुछ अन्य प्राइवेट टर्मिनलों से पूर्वकाल में प्राप्त ऐसे दावे खारिज कर चुका है।

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड मामले में लिए गए निर्णय के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में रिफाइनमेंट घोषित करते हुए 30 सितम्बर 2008 को एक आदेश पारित किया था जो विविध देनदारियों के हिस्से के रूप में लिए जाने वाले एलए की सांविदिक बाध्यताओं से प्रकट होने वाली कुछ मदों पर आउटफ्लो की अनुमति प्रदान करता है।

आईजीटीपीएल के मामले में, एलए के अनुसार, लाइसेंस शुल्क पूर्ण वर्ष के लिए अग्रिम रूप में देय है और इसलिए कार्यगत पूंजी परिकलित करते समय इसे स्वीकार किया गया है।

आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित भंडार और पुर्जे उपभोग पर विचार किया गया है और स्वीकार्य रोकड़ शेष व्यय के संशोधित अनुमानों पर 2005 के दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यगत पूंजी प्रतिमानकों के आधार पर अनुमानित किया गया है।

उपर्युक्त संशोधन के अधीन नियोजित पूंजी वर्ष 2010 में 1240.21 करोड़, वर्ष 2011 में रु 1166.43 करोड़ और वर्ष 2012 में रु 1091.36 करोड़ है।

- (xxi). उपर्युक्त चर्चाओं और आरजीसीटी प्रचालनों से संबंधित अतिरिक्त अधिशेष के समायोजन के अधीन, लागत विवरण संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-III रूप में संलग्न किए गए हैं। वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

(रु० लाखों में)

प्रचालन आय (रु० लाखों में)			निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) (रु० लाखों में)			निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) प्रचालन आय के % रूप में			औसत अधिशेष/ घाटा %
2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	
17533	21064	24459	(-)15824	(-)12088	(-)8569	(-)90.2%	(-)57.4%	(-)35.0%	(-)57.85%

उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि संशोधित लागत विवरण आरजीसीटी प्रचालनों के लिए अनुमोदित दरों पर अनुमानित प्रचालन आय में आईसीटीटी प्रचालनों के लिए वर्ष 2010 से 2012 के लिए लगभग 57.85 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित सामान्य लागत जमा पद्धति में, कुल घाटे तीन वर्षों 2010 से 2012 के लिए रु० 364.81 करोड़ को पूरा करने के लिए आरजीसीटी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क में 57.85 प्रतिशत तक वृद्धि करनी होगी। इससे उपयोक्ताओं पर भारी बोझ पड़ेगा इसके अलावा अंतर्राष्ट्रीय पोतारण यातायात आकर्षित करने के लिए प्रचालकों के प्रयासों में रुकावट आएगी।

जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, एक चक्र में प्रशुल्क तीव्र वृद्धि के प्रभाव को कम करने के लिए, एक विश्लेषण छह वर्षों की अवधि अर्थात् दो प्रशुल्क चक्रों में किया गया है। इस प्रयोजन के लिए, आईजीटीपीएल द्वारा इसके 30 वर्षों में अनुमानित यातायात पर विचार किया गया है और आईजीटीपीएल द्वारा भेजे गए अनुमान 5.8 प्रतिशत पर इकाई लागत में वार्षिक वृद्धि तक सीमित करते हुए संशोधित किए गए हैं।

दूसरे चक्र के दूसरे वर्ष में रु० 1059.28 करोड़ की सीमा तक परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धन प्रस्तावित किया है, जिसे आईजीटीपीएल द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है, वर्ष 2010 में किए जाने के लिए प्रस्तावित निवेश रूप में स्वीकार नहीं किया गया है, पूर्ण क्षमता सृजित करने के लिए है जोकि 2015 तक अनुमानित यातायात की पूर्ति करने के लिए पर्याप्त हो सकता है। परिणामस्वरूप, मूल्यह्रास और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के अनुमान भी उपयुक्ततः समायोजित किए गए हैं। यदि अनुमानित मात्राएं अर्जित करने के लिए अलग रखा गया व्यय बहुत जरूरी है तो आईजीटीपीएल मध्यावधि समीक्षा के समय जरूरी औचित्य के साथ इसे शामिल करने की मांग कर सकता है।

3 वर्षों के दूरे प्रखंड के लिए विश्लेषण भी अनुलग्नक-III का हिस्सा है। लागत विवरण अगले प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2013 से 2015 के लिए वर्तमान प्रशुल्क स्तर (अर्थात् आरजीसीटी दरों) पर 12.09 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। इसे यह नोट करना होगा कि यदि सामान्य लागत जमा पद्धति का अनुसरण करते हुए प्रथम प्रशुल्क चक्र में 57.85 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान की जाती है तो प्रथम चक्र के सर्वाधिक प्रशुल्क को अगले चक्र अर्थात् 2013-2015 में 29.56 प्रतिशत तक कम किया जाना चाहिए। यह सामान्य लागत जमा पद्धति के अधीन आईसीटीटी प्रचालनों के लिए प्रशुल्क संचलन में बड़ा उतार-चढ़ाव दिखाता है।

स्वीकार्य लागतों और अनुमति-योग्य प्रतिलाभ की पूर्ति के लिए छह वर्ष की अवधि के लिए लागत जमा पद्धति के अधीन कुल राजस्व आवश्यकता रु० 1993.5 करोड़ अनुमानित की गई है और 10 प्रतिशत का छूट कारक लागू करते हुए निवल वर्तमान मूल्य रु० 1577.13 करोड़ है।

पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, मानक पद्धति के अधीन राजस्व आवश्यकता निर्धारित करने के लिए एक विश्लेषण किया गया है परंतु कुल मानक राजस्व आवश्यकता लागत जमा पद्धति के अधीन अनुमानित राजस्व आवश्यकता तक वर्तमान मूल्य पर तुलना किए गए दोनों परिदृश्यों के साथ सीमित की गई है।

मानक पद्धति:

- (xxii). आईजीटीपीएल द्वारा भेजी गई मानक प्रशुल्क गणना के संदर्भ में, निम्नलिखित संशोधन/अनुमान लगाए गए हैं:-

- (क) आईजीटीपीएल ने 600 मीटर की घाट लम्बाई के आधार पर और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक लागू करते हुए 1195740 टीईयू पर सर्वोत्तम घाट क्षमता का अनुमान लगाया है। आईजीटीपीएल द्वारा परिकल्पित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता आईजीटीपीएल द्वारा अंगीकृत भूमि स्लॉट कार्ड के संदर्भ में 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाई

गई है। आईजीटीपीएल द्वारा आबंटित 48.80 हैक्टेयर भूमि के लिए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता और 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में 72% टीईयू प्रति हैक्टेयर पर निर्धारित भूमि स्लॉट के लिए प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए 5.75 मिलियन टीईयू होगी। यदि 286 टीईयू प्रति हैक्टेयर का संशोधित भूमि स्लॉट जेएनपीटी में अपक्रॉट प्रशुल्क निर्धारण में यथा सुविचारित अंगीकृत किया जाता है तो सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 2.28 मिलियन टीईयू होगी। अतः सर्वोत्तम घाट क्षमता सीमित करने वाला कारक हॉम्स और टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 1195740 टीईयू पर ली गई है।

- (ख). यह नोट किया जाए कि मानक पद्धति के अधीन पूंजी लागत में सुविचारित ट्रेक्टर ट्रेलरों और माउंटेड क्रेन आदि जैसे कुछ उपस्कर आईजीटीपीएल द्वारा वास्तविक रूप से तैनात नहीं किए जा सकते।

तथापि, मानक राजस्व आवश्यकता के प्रयोजन के लिए, आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित पूंजी लागत आईजीटीपीएल के संशोधित पूर्वानुमान के आधार पर सिविल लागत में अधुनातन के अधीन, सुविचारित किए गए हैं। सिविल लागत आईजीटीपीएल द्वारा पहले भेजे गए रु 883.7 करोड़ के विपरीत पत्र दिनांक 26-6-2009 द्वारा भेजे गए पूंजी व्यय आंकड़ों के अधुनातित कर रु 889.3 करोड़ किया गया है। उपस्कर लागत आईजीटीपीएल द्वारा इसके पत्र दिनांक 22 जून 2009 द्वारा यथा अनुमानित रु 448.18 करोड़ पर सुविचारित की गई है। उपर्युक्त संशोधन के अधीन मानक पद्धति के अधीन कुल पूंजी लागत आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित रु 1491.73 करोड़ के स्थान पर रु 1497.98 करोड़ है।

- (ग). आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत रु 8 है और ईंधन लागत रु 38 प्रति लिटर पर अनुमानित की गई है। लागत जमा पद्धति में अंगीकृत स्तर पर बिजली की इकाई लागत रु 7.27 और ईंधन रु 38.19 प्रति लिटर पर सुविचारित की गई है।

- (घ). आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित मूल्यहास आईजीटीपीएल द्वारा भेजे गए संशोधित सिविल लागत के संदर्भ में अधुनातित किया गया है।

- (ङ). लाइसेंस शुल्क लागत जमा पद्धति के अधीन यथा सुविचारित 48.80 हैक्टेयर के लिए परिकलित किया गया है।

- (च). उपर्युक्त संशोधन के अधीन कुल प्रचालन लागत आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित रु 29722 लाख के विपरीत रु 30257 लाख है।

- (छ). संशोधित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत परिकलित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ रु 23968 लाख है।

- (ज). कुल वार्षिक राजस्व आवश्यकता रु 54225 लाख पर अनुमानित की गई है।

मानक पद्धति के अधीन गणना की प्रति अनुलग्नक—IV रूप में संलग्न की गई है।

- (झ). पूंजी लागत बर्थ संबंधित व्ययों को बिना अलग किए पूर्ण स्तर पर सुविचारित की गई है, पहले उल्लिखित कारणों से भी, बर्थ किराये के लिए प्रशुल्क इस स्थिति में तब तक सुविचारित नहीं किया जा सकता जब तक इस लेखा पर सीओपीटी और आईजीटीपीएल के बीच भिन्नता का समाधान नहीं होता है।

- (). अंधार वर्ष 2010 के लिए निर्धारित कुल राजस्व आवश्यकता से विपथित इकाई राजस्व इस मामले में अनुसरित 5.8 प्रतिशत के वृद्धि कारक के 60 प्रतिशत तक बढ़ा है। इस प्रकार, इकाई राजस्व तत्संबंधी पूर्ववर्ती वर्ष राजस्व में 3.48 प्रतिशत वृद्धि करते हुए वर्ष 2011 से 2015 तक अनुवर्ती वर्षों के लिए निर्धारित किया गया था। तरह-तरह की तुलना के लिए, सर्वोत्तम क्षमता के लिए परिकलित मानक इकाई राजस्व प्रत्येक वर्ष के यातायात पूर्वानुमान के लिए राजस्व को विपथित करने के लिए इस्तेमाल किया गया है।

वर्ष 2010 से 2015 के लिए पूर्वानुमानित यातायात के लिए मानक राजस्व आवश्यकता का जोड़ रु0 2124.23 करोड़ है। जिसका वर्तमान मूल्य रु0 1625.04 करोड़ है।

- (xxiii). चूंकि 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का अनुसरण करते हुए अनुमानित राजस्व इस मामले में लागू नहीं होता है, इसलिए अनुमानित राजस्व को 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा परिकल्पित लागत जमा पद्धति के अधीन अनुमानित राजस्व पर पेड़ किया जाना है। मानक प्रशुल्क पद्धति के अधीन निर्धारित राजस्व आवश्यकता लागत जमा पद्धति के अधीन निर्धारित राजस्व से मिलान करने के कारण, तदनुसार, निर्धारित की गई है।

प्रारंभिक वर्ष में समायोजित राजस्व आवश्यकता रु0 21037 लाख होगी जो अगले पांच वर्षों के लिए तत्काल पूर्ववर्ती वर्ष में 3.48 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि के अधीन होगा। (गणना अनुलग्नक-V में संलग्न की गई है)

इस प्रकार, मानक पद्धति का विश्लेषक टूट पहले वर्ष की अवधि में राजस्व में उतार-चढ़ावों को समान करने के लिए और प्रारंभिक वर्ष में निम्नतर राजस्व आधार निर्धारित करने के लिए लागू किया गया है जिससे प्रशुल्क वृद्धि को कम करने में मदद मिलेगी।

पहले स्पष्ट किए गए संशोधन के अधीन, आईसीटीटी के लिए पूर्वानुमानित शुपुट के लिए आरजीसीटी में निर्धारित वर्तमान प्रशुल्क पर अनुमानित आय को आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2010 में रु0 21037 लाख की अनुमानित राजस्व आवश्यकता की पूर्ति के लिए संशोधित प्रशुल्क स्तर आइटेशन द्वारा निर्धारित किया गया है। इस दृष्टिकोण द्वारा, यह देखा गया है कि वर्ष 2010 में अनुमानित राजस्व आवश्यकता आरजीसीटी में प्रचलित प्रशुल्क में लगभग 20 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए अर्जित की जा सकती है। संशोधित प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित आय की गणना अनुलग्नक-VI में दर्शाई गई है। आधार दरें वर्ष 2010 के लिए लागू की जाएंगी जो वर्ष 2011 से 2015 तक तत्काल पूर्ववर्ती वर्षों की दरों में 3.48 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के अधीन होगी।

यह सुनिश्चित करने के लिए ध्यान भी रखा गया है कि प्रशुल्क वृद्धि में किए गए संशोधन से प्रचालक को अलाभदायक स्थिति में नहीं रखा जाएगा। 3 वर्षों के प्रारंभिक प्रशुल्क चक्र में, संशोधित प्रशुल्क का प्रचालन स्वीकार्य व्यय को कवर करेगा और 16 प्रतिशत के अधिकतम स्तर के विपरीत लगभग 10 प्रतिशत का प्रतिलाभ प्रदान करेगा। 3 वर्षों के दूसरे चक्र में संशोधित प्रतिलाभों द्वारा कमी अच्छी की गई है। मानक प्रशुल्क के लिए चयन करते हुए, आईजीटीपीएल स्वतः प्रारंभिक चरण में प्रतिलाभ के निम्नतर स्तर पर सहमत है।

दो प्रशुल्क चक्रों के बाद प्रशुल्क अवधि बढ़ाते हुए प्रारंभिक प्रशुल्क में और संशोधन के लिए मत हो सकता है। यह प्राधिकरण दीर्घावधि अनुमानों की विश्वसनीयता से संबंधित समस्याओं के मद्देनजर ऐसे दृष्टिकोण के मत में नहीं है। आईसीटीटी के कारण सीओपीटी द्वारा परिगणित व्यापार को लाभ को देखते हुए, प्रारंभिक चरण में 20 प्रतिशत की वृद्धि उपयुक्त नहीं हो सकती और उपयोक्ताओं पर कर नहीं लगाया जा सकता।

- (xxiv). आईजीटीपीएल ने चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड जैसे अन्य टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार कुछ शब्दों की परिभाषाएं शामिल/संशोधित करने का प्रस्ताव किया है जिसे स्वीकार किया गया है।

- (xxv). सामान्य नीति यह है कि कंटेनर संबंधित प्रभार अमेरिकी मूल्य रूप में वर्गीकृत किए जाएंगे और भारतीय समकक्ष रूपों में वसूल किए जाएंगे। आईजीटीपीएल ने अमेरिकी डॉलर में भी राजस्व वसूल करने का विकल्प रखने के लिए उपबंध को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधन 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रावधान के अनुसार नहीं है। आईजीटीपीएल ने 30 दिनों में एक बार दर विनिमय की नियमित समीक्षा संबंधी वर्तमान शर्त हटा दी है। यह शर्त 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.3 के अनुसार दरमान में शामिल की गई है।

- (xxvi). उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और आईजीटीपीएल द्वारा विलंबित वापसियों के लए ब्याज की वंशात्मक दर 15.75 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर (पीएलआर) 11.75 प्रतिशत है। तदनुसार, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और आईजीटीपीएल

द्वारा विलंबित वापसियों की दंडात्मक दर से संबंधित प्रस्तावित प्रावधान 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित दरमान से 2 प्रतिशत अधिक होते हुए 13.75 प्रतिशत की ब्याज दर अधुनातित की गई है।

उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब पर दंडात्मक ब्याज की वसूली संबंधी टिप्पणी 2.7 (iv) में प्रस्तावित प्रावधान आईजीटीपीएल द्वारा संशोधित किए जाने के लिए प्रस्तावित किया गया है जोकि 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है। वर्तमान प्रावधान जोकि 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार है ओर महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल में एकसमान रूप से निर्धारित किया गया है, आईसीटीटी के दरमान में निर्धारित की गई है।

- (xxvii). उपयोक्ताओं को महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर आरोप्य उपयुक्त स्तर के आगे के विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यक नहीं होगी, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में विनिर्दिष्ट किया गया है। तदनुसार, आईजीटीपीएल ने हमारे सुझाव के मद्देनजर आईसीटीटी के लिए इसके प्रस्तावित दरमान में उपयुक्त टिप्पणी शामिल की गई है।

आईजीटीपीएल ने यह शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि यदि आईजीटीपीएल की तट आधारित सुविधा की खराबी से अनुपलब्धता के कारण अथवा आईजीटीपीएल पर आरोप्य अन्य कारणों से पोत निष्क्रिय रहता है तो उस अवधि के दौरान देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत आईजीटीपीएल द्वारा स्वीकृत की जाएगी।

यह शर्त साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड, विजाग सीपोर्ट लिमिटेड, चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, गेटवे टर्मिनल इंडिया लिमिटेड, एनएसआईसीटी आदि के दरमान में निर्धारित की गई है जहां बर्थ किराया प्रभार भूस्वामी पत्तन द्वारा वसूल किए जाते हैं। इसलिए, इस आदेश में बनाए रखी गई स्थिति के आधार पर, सीओपीटी को देय बर्थ किराया प्रभार शब्द शामिल करते हुए संशोधन के अधीन आईसीटीटी के लिए आईजीटीपीएल के दरमान में प्रस्तावित शर्त शामिल की गई है।

- (xxviii). आईजीटीपीएल ने विशिष्ट अनुरोध के बावजूद प्रत्येक प्रशुल्क मद को तर्कसंगत ठहराने के लिए गतिविधि-वार लागत नहीं भेजी है। आरजीसीटी में वर्तमान प्रशुल्क ढाँचा आधार रूप में लेते हुए समग्र लागत स्थिति के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करना होगा।

आरजीसीटी के लिए वर्तमान दरमान घाट क्रेन, बांधना/खोलना और नौचालन योजना और घाटशुल्क के लिए मदवार प्रशुल्क निर्धारित करता है। 2005 का प्रशुल्क दिशानिर्देश समेकित दर अनुशासित करता है, यह भी विनिर्दिष्ट करता है कि कंटेनर संबंधित प्रभार कार्गो संबंधित प्रभारों के विकेंद्रिकरण के अधीन डॉलर रूप में वर्गीकृत किए जा सकते हैं। न्हावा-शेवा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास आदि जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनलों में जहां समेकित दर निर्धारित की गई है, यह रूपए रूप में निर्धारित किया गया है। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के समय भी, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास और तूतीकोरिन पत्तन न्यास, आदि में कंटेनर टर्मिनलों के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार रूपए मूल्यवर्गित प्रशुल्क में निर्धारित किए गए हैं। समेकित दर में घाटशुल्क जोड़ने और डॉलर मूल्यवर्ग की मांग करने का आईजीटीपीएल का प्रस्ताव भी 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है। आईसीटीटी में प्रचालनों के लिए घाटशुल्क अलग-से निर्धारित किया जाना जारी रहेगा। आईजीटीपीएल रूपए मूल्यवर्गित दर के लिए प्रस्ताव ला सकता है, यदि वह घाटशुल्क सहित समेकित दर रखना चाहता है।

समेकित दर में बांधना/खोलना आमेकित करने का प्रस्ताव चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, एनएसआईसीटी जैसे अन्य निजी टर्मिनलों में निर्धारित प्रशुल्क के अनुसार है।

- (xxix). इसके दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल करने के बाद, आईजीटीपीएल ने कंटेनर यार्ड और ग्राहक को/से सुपुर्दगी/प्राप्ति पर कंटेनर प्रहस्तान के लिए आरजीसीटी में निर्धारित वर्तमान दरें अलग-अलग करने का प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्रशुल्क मद को अलग-अलग करने के लिए प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/43/2008-आईजीटीपीएल दिनांक 27 जून 2009 द्वारा अनुमोदित किया गया था। आईसीटीटी के लिए दरमान तैयार करते समय, उक्त आदेश में प्रदान किए गए अनुमोदन पर विश्वास किया गया है।

- (xxx). आईजीटीपीएल ने सामान्य कार्गो/विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के 60 प्रतिशत से अनाधिक तटीय कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार में रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है।

रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय, आईजीटीपीएल ने डॉलर मूल्यवर्गित दर के रूप में विनिमय के परिवर्तन के प्रयोजन के लिए ₹0 48/- की विनिमय दर पर विचार किया है। आईजीटीपीएल के प्रहस्तन के पिछले सामान्य संशोधन के समय सुविचारित विनिमय दर प्रचलित विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 48.5225 के मुकाबले 1 अमेरिकी डॉलर = ₹0 43.58 थी। प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के समय तटीय पोत दरों को बदलने की अनुमति नहीं देते हैं। प्रासंगिक दिशानिर्देशों का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के संचलित प्रभाव का तटीय पोतों पर आवधिक बोझ न पड़े। इसलिए, तटीय पोतों के लिए निर्धारित वर्तमान प्रशुल्क में विदेशी मुद्रा विनिमय दर के बिना किसी रिस्टेटमेंट के विदेशगामी के लिए यथा स्वीकृत 20 प्रतिशत तक वृद्धि की जा सकती है। इसका राजस्व माडल पर प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि वर्तमान दरों पर अनुमानित राजस्व की इसी स्थिति का अनुसरण करता है।

जलयान से तट, तट से याई के बीच कंटेनर के संचलन वाले प्रहस्तन प्रभार और 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार घाटशुल्क में तटीय कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया गया है।

- (xxxi). आईजीटीपीएल ने अति-आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार में प्रीमियम 25 प्रतिशत के वर्तमान स्तर से बढ़ाकर 200 प्रतिशत करने का प्रस्ताव किया है। इसने प्रीमियम स्तर में प्रस्तावित वृद्धि के लिए कोई कारण नहीं बताया है।

यह उल्लेख प्रासंगिक है कि चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, पीएराए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड जैसे अन्य कंटेनर टर्मिनलों में अति-आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित प्रीमियम लागू प्रहस्तन प्रभार का 25 प्रतिशत है। आईजीटीपीएल द्वारा किसी असाधारण स्थिति के बारे में नहीं बताया गया है जिसके लिए इसके मामले में आपवादिक प्रशुल्क व्यवस्था की जरूरत हो।

- (xxxii). आईजीटीपीएल ने 25 प्रतिशत के वर्तमान प्रीमियम के मुकाबले अति-आयामीय कंटेनरों के लिए सामान्य लागू भंडारण प्रभार तीन गुना प्रस्तावित किया है। इस संबंध में विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद आईजीटीपीएल ने वसूली में प्रस्तावित वृद्धि के लिए कोई कारण स्पष्ट नहीं किए हैं।

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड आदि में, ओओजी कंटेनरों द्वारा अभिग्रहीत भूमि प्लॉटों की वास्तविक संख्या के आधार पर भंडारण प्रभार स्वीकृत किया गया है। दरमान में आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड में निर्धारण के अनुसार संशोधित की गई है।

परित्यक्त कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभार की वसूली के लिए समय-सीमा निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.8.3 के अनुसार पूरी नहीं पाई गई है। 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रासंगिक शर्तें आईसीटीटी प्रचालनों के लिए आईजीटीपीएल के दरमान में शामिल की गई है।

- (xxxiii). प्रशीतन कंटेनरों के संदर्भ में, आरजीसीटी के लिए आईजीटीपीएल का मौजूदा दरमान बिजली की आपूर्ति और केवल चार घंटा आधार पर अनुवीक्षण प्रभारों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करता है।

संशोधित प्रस्तावित दरमान में आईजीटीपीएल ने 50 अमेरिकी डॉलर प्रति कंटेनर की दर से ट्रिप-पूर्व निरीक्षण प्रभार, 20' कंटेनर के लिए 2 अमेरिकी डॉलर और 40' कंटेनर के लिए 4 अमेरिकी डॉलर की दर से सफाई प्रभार शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है। आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क नवावा सेवा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के दरमान में यथा निर्धारित के समान है। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के दरमान में निर्धारित प्रशुल्क ट्रिप-पूर्व निरीक्षण के लिए 20 अमेरिकी डॉलर और 20' कंटेनर की सफाई के लिए 1.50 अमेरिकी डॉलर है। चूंकि शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित दो सेवाओं के लिए प्रशुल्क उपयोक्ताओं के अनुरोध पर ऑफर की गई वैकल्पिक सेवाएं हैं, इसलिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित स्तर पर दो सेवाओं के लिए दर अनुमोदित की गई है। ट्रिप-पूर्व निरीक्षण और कंटेनर की सफाई की सेवाएं प्राप्त करने की संभावना पहले प्रशीतन कंटेनर के अभाव में, इस मद के राजस्व बाध्यता का अनुमान नहीं लगाया जा सकता।

(xxxiv). रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों के लिए, सामान्य प्रशीतन कंटेनरों के लिए निर्धारित प्रभार वर्तमान दरमान के अनुसार लागू है। आईजीटीपीएल के एक रेस्टो प्रशीतन कंटेनर के लिए 20 फीट कंटेनर प्रतिदिन 30 अमेरिकी डॉलर के अतिरिक्त प्रभार की वसूली का प्रस्ताव किया है। आईजीटीपीएल ने रेस्टो प्रशीतन कंटेनर हेतु भिन्न प्रशुल्क के लिए कोई कारण स्पष्ट नहीं किए हैं। वेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, पीएसए सिकाल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान रेस्टो प्रशीतन कंटेनर के लिए किसी अतिरिक्त प्रभार की वसूली प्रभारित नहीं करते हैं। अन्य निजी टर्मिनलों में प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर और प्रशीतन कंटेनर के रेस्टो के लिए भिन्न दर के लिए आईजीटीपीएल द्वारा कोई औचित्य नहीं बताए जाने पर भी, यह प्रस्ताव इस स्थिति में स्वीकार नहीं किया गया है। आरजीसीटी के दरमान में निर्धारित वर्तमान टिप्पणी आईसीटीटी दरमान में निर्धारित किए जाने के लिए जारी रखी गई है।

(xxxv). आईजीटीपीएल द्वारा दाखिल की गई मानक प्रशुल्क पद्धति के अधीन संशोधित प्रस्तावित दरमान में शट आउट कंटेनरों और शट आउट कंटेनर के परिवहन के लिए प्रशुल्क शामिल किया गया है। आईजीटीपीएल ने प्रस्तावित प्रशुल्क के लिए कोई आधार स्पष्ट नहीं किया है और आय अनुमानन भी इस गतिविधि से राजस्व प्राप्त नहीं कर सकता। आरजीसीटी में प्रचालनों के लिए निर्धारित वर्तमान दरमान शट आउट कंटेनर के लिए कोई पृथक प्रशुल्क निर्धारित नहीं करता है। शट आउट कंटेनर एक नया फीचर नहीं होगा जो केवल आईसीटीटी में आएगा। आरजीसीटी में भी शट आउटस किए जाएंगे और इसलिए शट आउट कंटेनर के मामले में आरजीसीटी में वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था आईसीटीटी में लागू रहेगी।

(xxxvi). प्रारंभिक प्रस्ताव में, आईजीटीपीएल ने आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवसों की संख्या वर्तमान 7 दिनों से 3 दिन से कम करके 3 दिन करने का प्रस्ताव किया था। अधिकांश उपयोक्ताओं ने निःशुल्क दिवसों को कम करने के प्रस्ताव पर आपत्ति उठाई है। जैसाकि कुछ उपयोक्ताओं द्वारा सही कहा गया है, यार्ड भिन्नता आरजीसीटी में वर्तमान सुविधाओं के संदर्भ में गवाह रहा है। परंतु आईसीटीटी में, भंडारण के लिए पर्याप्त क्षेत्र उपलब्ध है। आईजीटीपीएल ने भी स्वीकार किया है कि अतिरिक्त भूमि स्लॉट आवश्यकता अनुसार विकसित किया जा सकता है क्योंकि एलए उन्हें सीओपीटी से अतिरिक्त भूमि लेने की अनुमति देता है। जैसाकि कुछ उपयोक्ताओं द्वारा सही बताया गया है, यार्ड भिन्नता आरजीसीटी में वर्तमान सुविधाओं के संदर्भ में गवाह रहा है। परंतु आईसीटीटी में भंडारण के लिए पर्याप्त क्षेत्र उपलब्ध है। आईजीटीपीएल ने भी स्वीकार किया है कि आवश्यकता अनुसार अतिरिक्त भूमि स्लॉट विकसित किया जा सकता है क्योंकि एलए उन्हें सीओपीटी से अतिरिक्त भूमि लेने की अनुमति देता है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि आईजीटीपीएल ने मौजूदा दरमान और प्रस्तावित निःशुल्क अवधि में कंटेनरों के औसत विराम समय के साथ विस्तृत आय अनुमानन नहीं भेजा था। इस विश्लेषण में सुविचारित आय अनुमानन वर्तमान दर और निःशुल्क अवधि ढोंचे पर आय पर आधारित है। इसलिए, निःशुल्क अवधि में कमी के राजस्व प्रभाव का मूल्यांकन किए बिना आईजीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित निःशुल्क अवधि कम करने के अनुरोध को स्वीकार करना संभव नहीं है। अतः आरजीसीटी के दरमान में निर्धारित निःशुल्क अवधि के वर्तमान को बिना किसी संशोधन के आईसीटीटी के लिए जारी रखने की अनुमति दी गई है।

कंटेनरों की अन्य श्रेणियों के लिए निःशुल्क दिवस भी संशोधित किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। उपर्युक्त कारणों से, निःशुल्क दिवसों की वर्तमान संख्या आईसीटीटी प्रचालनों के लिए दरमान में निर्धारित की गई है।

यदि आईजीटीपीएल महसूस करता है कि निर्धारित निःशुल्क अवधि यार्ड में भीड़ के कारण टर्मिनल में उत्पादकता स्तर को प्रभावित करती है तो वह उसके वित्तीय प्रभाव के साथ दरमान में संशोधन के लिए उपयुक्त प्रस्ताव ला सकता है।

(xxxvii). लाइसेंस करार लाइसेंसधारी से अपेक्षा करता है कि वह आईसीटीटी में सुविधाओं और सेवाओं का विकास करे ताकि 25 फेरे प्रति घंटा के न्यूनतम उत्पादकता स्तर को बनाए रखा जा सके। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश भी अपेक्षा करते हैं कि निजी प्रचालन टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और तलचिह्न स्तर से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन का प्रस्ताव करें।

जब लाइसेंस करार में निर्धारित न्यूनतम उत्पादकता स्तर से कम उत्पादकता के मामले में आईजीटीपीएल को उपयुक्त प्रावधान करने के प्रस्ताव की सलाह दी गई थी, यदि उत्पादकता का तलविहन स्तर कंटेनरों के प्रहस्तन के 25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन से नीचे जाता है तो आईजीटीपीएल ग्राहकों के साथ यथा परस्पर सहमत टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों में 5 प्रतिशत तक कटौती प्रदान करने के लिए सहमत है। आईजीटीपीएल का प्रस्ताव योजना को आंशिक रूप से संशोधित करने के अधीन दरमान में शामिल किया गया है। इसे यह कहते हुए सुनिश्चित किया गया है कि प्रहस्तन प्रभार में 5 प्रतिशत कटौती 25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन से नीचे उत्पादकता के मामले में स्वीकृत की जाएगी।

(xxxviii). आईजीटीपीएल ने सील लगाना/हटाना, स्थानांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार, पीओडी बदलाव, आदि जैसे विभिन्न विविध प्रभारों के लिए प्रशुल्क शामिल किया है। प्रस्तावित दरें वेन्डर कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड जैसे अन्य टर्मिनल पर इन सेवाओं के लिए निर्धारित दर से अधिक पाई गई है। तथापि, प्रस्तावित दरें एनएसआईसीटी के दरमान में इन विविध सेवाओं के लिए निर्धारित दरों से तुलनीय हैं और इसलिए इसे आईसीटीटी प्रचालनों के लिए दरमान में शामिल किया गया है। किसी भी स्थिति में ये विविध सेवाएं हैं और यह माना गया है कि इससे राजस्व रद्दीम पर कोई ज्यादा प्रभाव नहीं पड़ेगा।

आईजीटीपीएल ने संशोधित प्रस्ताव में विविध प्रभारों के अधीन उपयोक्ताओं की चूक के कारण टर्मिनल में पोत के अति-विराम के लिए रु० 1,00,000 प्रति घंटा की शास्ति लगाने का प्रस्ताव किया है।

यदि कोई पोत तट आधारित सुविधाओं के खराब होने अथवा उसपर आरोप किन्हीं अन्य कारणों से आईजीटीपीएल के टर्मिनल में निष्क्रिय रहने के मामले में यदि प्रचालक से सीओपीटी को प्रोद्भूत बर्त किराये के समकक्ष छूट देने की अपेक्षा की जाती है तो प्रचालक की क्षतिपूर्ति करना उपयुक्त नहीं है यदि पोत उपयोक्ताओं की चूक के कारण टर्मिनल में निष्क्रिय रहते हैं।

आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रभार इसके टर्मिनल में पोत के अति-विराम के लिए दंड के रूप में है न कि पोत संबंधित प्रभार।

इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी के दरमान में उपयोक्ता की चूक के कारण प्रचालनों के पूरा होने के दो घंटे बाद बर्त में पोत के अतिविराम के लिए रु० 1 लाख प्रति घंटा की दंडात्मक दर अनुमोदित की थी। चूंकि आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित दर एनएसआईसीटी में यथा निर्धारित के समान है और यह स्वीकार करते हुए कि यह एक दंडात्मक प्रावधान है, प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है जोकि उपयोक्ता की चूक के कारण प्रचालनों के पूरा होने के दो घंटों के बाद पोत के अतिविराम के लिए प्रभार्य होगा।

(xxxix). आईजीटीपीएल ने यह केविएट प्रस्तावित किया है कि दरमान में उल्लिखित दरें अधिकतम दरें हैं और आईसीटीटी को कम दरें ऑफर करने अथवा अपने ग्राहकों को छूट देने से नहीं रोकती है परंतु आईसीटीटी द्वारा प्रभारित दरें इसमें यथा उल्लिखित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए। महापत्तान न्यास अधिनियम और लाइसेंस करार आईजीटीपीएल को दरमान में निर्धारित दरों पर रियायतें और छूट देने की अनुमति प्रदान करते हैं। अतः आईजीटीपीएल को दर कम करने का अधिकार है। यह प्राधिकरण मामला-दर-मामला आधार पर रियायतें प्रदान करने के लिए अमार्गदर्शित विवेकाधिकार प्रदान करने के लिए दरमान में ब्लैकट प्रावधान नहीं कर सकता। यदि इस प्राधिकरण को रियायतें और छूट देने के लिए कहा जाता है तो ऐसे प्रावधान अप्रकट घोषित किए जाने चाहिए और बिना किसी भेदभाव के इस प्रकार के प्रस्तुत किए गए मामलों में लागू होंगे।

(XL). कुछ प्रस्तावित प्रावधान अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में सामान्य निर्धारण के अनुसार नहीं है और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के प्रावधान संशोधित किए गए हैं।

21. परिणामरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है:-

- (i). आईसीटीटी के लिए वर्तमान दरमान को इसकी समाप्ति की तारीख से दिसम्बर 2009 के अंत तक जारी रखने की अनुमति दी जाती है।
- (ii). आईसीटीटी में प्रचालनों के लिए दरमान अनुमोदित किया गया है जोकि अनुलग्नक-VII रूप में सलग्न किया गया है। आईसीटीटी के लिए दरमान वर्ष 2015 के अंत तक वैध है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/09-असा.]

आईजीटीपीएल द्वारा आरजीसीटी के प्रयासों के लिए वास्तविकताओं और अनुमानों की तुलना										
अनुमानक - I										
क्र.सं.	विवरण	2005-06			2006-07			2007-08		
		वास्तविक	अनुमान	अनुमानों के संदर्भ में % बदलाव	वास्तविक	अनुमान	अनुमानों के संदर्भ में % बदलाव	वास्तविक	अनुमान	अनुमानों के संदर्भ में % बदलाव
	यातायात (टीडीयू में)	201,178	212,951	-6%	226,171	244,894	-8%	253,761	265,761	-5%
I	कुल प्रयासन आय									
	(i) कंटेनर प्रहसन आय	4377.63	5048.95		5195.32	5768.51		6303.49	6225.16	
	(ii) सेवा पर अनुमानों में समायोजित की जाने वाली अतिरिक्त आय		234.89			805.37		1362.74		0.00
	(क) आदेश (मार्च 20 2005) के कार्यान्वयन से लीक्यूर वृद्धि 10 प्रतिशत और 1-4-2007 से और 8 प्रतिशत। आदेश के कार्यान्वयन से भ्रमण में 30 प्रतिशत वृद्धि।									
	(ख) बांधन/छोड़ना प्रभार	254.00	254.00		200.00	200.00		0.00	0.00	0.00
	(iii) अन्य	1770.65			2031.47	0.00		1485.00	0.00	
	कुल आय	6402.28	5537.84	16%	7426.79	6773.88	10%	7788.49	7587.90	3%
II	प्रयासन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)									
	(i) प्रयासन और प्रयास लेबर	641.33	826.10		701.63	875.67		783.47	932.06	
	(ii) अनुमान लेबर	288.26			315.37			359.44		
	(iii) उपकरण धारण लागतें	1033.74	787.90		1106.29	927.65		1042.84	1049.29	
	(iv) उपकरण किराया	257.93	255.00		249.70	262.00		123.78	271.90	
	(v) रिहायत कर के अनुसार देय पट्टा किराये	1008.00	1008.00		1056.00	1058.40		1104.65	1111.32	
	(vi) ईंधन	165.61	173.70		130.74	173.70		92.61	173.70	
	(vii) अन्य व्यय	84.00			126.00	0.00		158.00		
	(viii) तकनीकी सेवा शुल्क	294.21	267.47		298.37	274.66		301.73	279.23	
	कुल (I से viii)	3773.08	3318.17	14%	3984.10	3572.08	12%	3966.51	3817.50	4%
III	मूल्यहास	957.63	1239.79	-23%	1237.44	1468.74	-16%	1284.57	1468.74	-13%
IV	उपरिक्त									
	(i) प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिक्त	614.00	666.58	-8%	558.00	706.62	-21%	620.00	749.02	-17%
	(ii) प्रशासनिक व्यय और अपकट भुगतान बढ़ता कार्या	0.00	82.62		0.00	82.62		0.00	82.62	
		614.00	749.20		558.00	789.24		620.00	831.64	
V	प्रयासन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) (IV)	1057.56	230.68		1647.24	943.82		1917.41	1470.02	
VI	निरत और विविध आय (एकपक्षी)									
	(i) परिवहन/सिमेंट की बिक्री पर लाभ	5.45	0.00		0.00	0.00		1.02	0.00	
	(ii) अन्य - एकपक्षी और कट ऑफ प्रभार	48.01	0.00		5.99	0.00		0.00	0.00	
	(iii) रोक बिक्री	12.28	0.00		13.42	0.00		5.99	0.00	
	कुल	65.75	0.00		19.41	0.00		7.01	0.00	
VII	निरत और विविध व्यय (एकपक्षी)									
	(i) एयर के अनुसार धनबद्ध तरीके से देय ब्याज अपकट शुल्क पर ब्याज	0.00	0.00		0.00	293.76		0.00	284.62	
	(ii) परिवहन/सिमेंट की बिक्री पर नुकसान	0.00	0.00		21.57	0.00		0.00	0.00	
	(iii) अन्य - बैंक प्रभार	22.53	0.00		33.81	0.00		24.26	0.00	
	(iv) ब्याज और छोड़ना	203.24	203.24		160.47	160.47		0.00	0.00	
	कुल	225.76	203.24		215.85	454.23		24.26	284.62	
VIII	एकपक्षी घटाव एकपक्षी (VI) - (VII)	-160.01	-203.24	-21%	-196.44	-454.23	-57%	-17.25	-284.62	-14.66
IX	ब्याज और कर से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	897.55	27.44		1450.80	489.59		1900.16	1185.40	
X	नियोजित पूंजी	9363.61	6960.11	35%	8900.07	5554.32	60%	7697.55	4410.97	75%
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	15%	15%		15%	15%		15%	15%	
XII	लाभता उपयोजिता	50%	53%		57%	61%		63%	66%	
XIII	लाभता उपयोजिता के लिए समायोजित आरक्षणीय	706.41	553.33		1335.01	833.15		1231.61	661.65	
XIV	निरत अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	191.14	-525.89		115.79	-343.56		668.55	523.76	
XV	निरत अधिशेष / (घाटा) प्रयासन आय के % रूप में (XIV/I % में)	3%	-9%		2%	-5%		9%	7%	

वर्ष 2009-10 के लिए राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल का लागत विवरण

अभिलेख-II

50 लाखों में

क्र.सं.	विवरण	आईजीटीपीएल द्वारा मेजा गया	समाप्ति अनुमानित
		2009-10 (अनुमान)	2009-10 (अनुमान)
	सातधान (टिपडू से)	185,010	185,010
I	कुल प्रचालन आय		
	(i) कहेनर प्रहस्तन आय	4,495	4,495
	(ii) अन्य - भंडारण, प्रशीतन, अतिरिक्त करे	1,541	1,541
	कुल (i से ii)	6,037	6,037
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)		
	(i) प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर	612	612
	(ii) अनुसंधान लेबर	279	279
	(iii) उपकरण चालन लागत	883	848
	(iv) उपकरण किराया	-	-
	(v) पट्टा किराया	1,184	789
	(vi) बीमा	76	76
	(vii) अन्य व्यय	111	111
	(viii) तकनीकी सेवा शुल्क	222	222
	(ix) मजदूरी संशोधन का प्रभाव	-	100
	कुल (i से ix)	3,366	3,036
III	मूल्यहास	2,096	1,100

IV	उपरिव्यय		
	(i) प्रधान और प्रशासन उपरिव्यय	477	477
	(ii) प्राथमिक व्यय बढ़टा खाता		
	कुल (i से iv)	477	477
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	98	1,423
VI	वित्त और वित्तिय व्यय (एफएमआई)		
	(i) परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ		
	(ii) अन्य - एमओटी और कट ऑफ प्रभार		
	रक्रेष बिक्री		
	फोरेक्स भिन्नता से लाभ		
	बचत / ड्रॉलिंग से रोजिस्		
	कुल		
VII	वित्त और वित्तिय व्यय (एफएमआई)		
	(i) बकाया अपकट भुगतान पर ब्याज		
	(ii) विदेशी मुद्रा ऋणों, यदि कोई हो, के पुनर्भुगतान पर हानि		
	(iii) परिसंपत्तियों की बिक्री पर हानि		
	(iv) अन्य - बैंक प्रभार	15	15
	बचत और खोसना लेबर		
	फोरेक्स भिन्नता पर हानि		
	एकरोटी		
	कुल	15	15
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	(15)	(15)
IX	अधिशेष कर से पहले (V) + (VIII)	82	1,408
X	नियोजित पूँजी	6,202	5,561
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (15% / 6.35% / 0%)	16%	16%
XII	समता उपयोगिता		
XIII	समता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	662	593
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	(579)	815
XV	निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % रूप में (XIV/I % में)	-10%	13.5%

अनुसूचक-III

लागत जमा पद्धति के अधीन इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल के लिए लागत विवरण

₹0 लाखों में

क्र.सं.	विवरण	आइजीटीपीएल द्वारा भेजे गए			अनुमान					
		वर्तमान प्रारंभिक पर अनुमान			2010	2011	2012	2013	2014	2015
I	घातायत (टैरिफ में)	478,000	588,000	684,456	478,000	588,000	684,456	752,902	828,192	911,011
II	संज्ञक अनुमान	15,438	18,856	21,889	17,533	21,064	24,489	26,905	29,595	32,555
	कुल आय	15,438	18,856	21,889	17,533	21,064	24,489	26,905	29,595	32,555
III	प्रचालन लागतें									
	(i) प्रचालन और पर्यक्ष लेबर	392	422	453	392	415	439	746	789	886
	(ii) अनुसूचक लेबर	297	319	343	297	314	332	517	547	612
	(iii) उपस्कर भालन लागतें	3,183	3,728	4,282	2,163	2,527	2,911	3,272	3,685	4,160
	(iv) रीबट्टी / रजलर हिस्सा									
	(v) उपस्कर किराया	735	927	1,106	735	927	1,106	1,247	1,406	1,588
	(vi) विधायक करार के अनुसार देय बढ़टा किराये	33	33	33	5	5	5	5	5	6
	(vii) बीमा	437	403	368	437	403	368	368	368	368
	(viii) अन्य व्यय	209	251	298	209	251	298	336	379	427
	(ix) तकनीकी सेवा शुल्क	634	669	699	634	669	699	716	734	753
	(x) मूल्यभार	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504
	(xi) प्रधान और प्रशासन उपरिव्यय	534	619	698	534	565	596	632	669	708
	(xii) बचत और खोसना लेबर	1,008	1,314	1,711	1,008	1,314	1,711	1,991	2,317	2,697
	कुल व्यय	14,966	16,189	17,495	13,918	14,893	15,970	17,335	18,404	19,706
		472	2,668	4,394	3,615	6,171	8,489	9,570	11,191	12,849
IV	अधिशेष / घाटा									
V	नियोजित पूँजी	125,636	118,453	111,266	124,021	116,643	109,136	101,632	94,128	86,624

१० लक्षणः ३

अनुलग्नक - IV

जहाँ

प्रतिमानक	6 क्रैनों पर आधारित क्षमता
= बर्थ लम्बाई / 100	= 600 मीटर / 100
= 24 * 365 घंटे	= 24 * 365 घंटे
= 25 फेरे प्रति घटा	= 25 फेरे प्रति घटा
= 1.3	= 1.3
= 70%	= 70%

1195740 टीईयू

2 सर्वोत्तम गार्ड क्षमता

सर्वोत्तम गार्ड क्षमता = $0.7 \times \text{च} \times \text{ज} \times \text{प} \times \text{म} \times \text{घ}$ टोईयू
S * D

जहां,

च = कुल भूमि स्लॉट टोईयू में
ज = औसत स्टेक ऊँचाई
प = अवधि दिनों की संख्या में
म = सर्ज कारक
घ = औसत विराम समय

प्रतिमानक	2006 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर आधारित क्षमता	जेएफपीटी अपग्रेड प्रयुक्त में अंगीकृत भूमि स्लॉट के लिए संशोधित प्रतिमानकों पर आधारित क्षमता
= 720 टोईयू प्रति हैक्टेयर	= 720 * 48.80	= 286 * 48.80
= 2.50	= 2.50	= 2.50
= 365	= 365	= 365
= 1.3	= 1.3	= 1.3
= 3 दिन	= 3 दिन	= 3 दिन
= 4 दिन अत्यांत के लिए और 2 दिन निर्यात के लिए	5754646 टोईयू	2285873 टोईयू

अतः आईसीटी की सर्वोत्तम क्षमता सुविधारित की गई है

1195740 टोईयू

2) मुंबई लागत की गणना

विवरण	आईसीटी प्रकल्पों के लिए वर्ष 2010 ईपू आईसीटी/एनएस द्वारा गैर गैर अनुक्रमों के अनुसार आंशिक पट्टी क्षमता (90 करोड़ों में)	उपकरणों में लागत वाले के लिए कुल लागत (यह विवरण 22-8-2004 द्वारा आईसीटी/एनएस द्वारा गैर गैर निर्धारित) (90 करोड़ों में)	समय	निर्धारित लागत के अन्तर्गत अनुमानित	समय
निर्धारित लागत	966.84	643.72	निर्धारित लागत के लिए गैर गैर लागत (यह विवरण 22-8-2004 द्वारा आईसीटी/एनएस द्वारा गैर गैर निर्धारित) (90 करोड़ों में)	643.72	निर्धारित लागत के लिए गैर गैर लागत (यह विवरण 22-8-2004 द्वारा आईसीटी/एनएस द्वारा गैर गैर निर्धारित) (90 करोड़ों में)
अनुमानित लागत	1629640		आईसीटी/एनएस द्वारा गैर गैर लागत (यह विवरण 22-8-2004 द्वारा आईसीटी/एनएस द्वारा गैर गैर निर्धारित) (90 करोड़ों में)		आईसीटी/एनएस द्वारा गैर गैर लागत (यह विवरण 22-8-2004 द्वारा आईसीटी/एनएस द्वारा गैर गैर निर्धारित) (90 करोड़ों में)
प्रतिमानक					
च = कुल भूमि स्लॉट टोईयू में	4	6	268.34	268.34	268.34
ज = औसत स्टेक ऊँचाई	1	1	5.78	5.78	5.78
प = अवधि दिनों की संख्या में	11 (पूरा) + 4 (अंश)	18	146.88	146.88	146.88
म = सर्ज कारक	5 (पूरा) + 1 (अंश) = 2 (अंश)	2	3.80	3.80	3.80
घ = औसत विराम समय	3	36	23.40	23.40	23.40
				448.18	448.18
	400.71			448.18	448.18
आईसीटी प्रकल्पों के लिए	14.89	20.64	2% * (863.72 + 448.18 करोड़)	26.75	2% * (863.72 + 448.18 करोड़)
अन्य	4.97	132.19	10% * (863.72 + 448.18 करोड़)	130.75	10% * (863.72 + 448.18 करोड़)
कुल कुली लागत	1336.36				
गैर गैर लागत	26.75				
आईसीटी प्रकल्पों के लिए कुल कुली लागत	1363.11	1481.75		1497.99	

3) प्रचालन लागत के लिए गणना

विवरण	प्रतिमानक	आईजीटीपीएल द्वारा गणनाएँ	आईजीटीपीएल द्वारा अनुमान (रु. लाखों में)	लिएपसी की गणना	अनुमान रु.0 लाखों में
किरमी लागत	8 कंडक्टर प्रति टीईयू	8 * 8 * 1195740	76 53	9 * 7 27 * 1195740	695
ईंधन लागत	4 लिटर प्रति टीईयू	1195740 * 4 * 38	1817.52	4 * 38 19 * 1195740	1827
परमाणु और अनुसंधान	निर्दिष्ट परिसंपत्तियों की लागत का 1% उपकरणों की लागत का 2%	रु. 883.72 करोड़ का 1% * 1.10 रु. 474.82 करोड़ का 2% * 1.10	972.09 1044.91	रु. 333.33 करोड़ का 1% रु. 4.42 करोड़ का 2%	889.3 949.87
बीमा	सकल अथवा परिसंपत्तियों का 1%	रु. 1491.73 करोड़ का 1%	1491.74	रु. 1491.73 करोड़ का 1%	1498
भूस्वत्व	कम्पनी अधिनियम अथवा एल की गणने के अनुसार जो भी अधिक हो	60 रु. * रु. 1 प्रति वर्ग मीटर प्रति मीटर * 12	9396	रु. 9095 + रु. 559 रु. 33.34 % अनुमानित निर्धारित लागत पर निर्धारित भूस्वत्व	9413
साईटिंग शुल्क	दरमान से निर्धारित दर पर		7.2	48.8 रु. * रु. 1 प्रति वर्ग मीटर प्रति एच	4.88
अन्य व्यय	सकल अथवा परिसंपत्तियों का 10%	रु. 1491.73 करोड़ का 10%	14917.35	रु. 1491.73 करोड़ का 10%	14980
कुल प्रचालन लागत			29721.62		30257.1

*** आईजीटीपीएल द्वारा गैर गैर गणना में दी गई ईंधन लागत के अनुमानित में दक्षिणपूर्व में दृष्टि के लिए यदि ठीक की जाती है, कुल प्रचालन लागत रु. 29721.62 लाख की बजाय रु. 30410 लाख होगी।

4) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ

विवरण	गणनाएँ	आईजीटीपीएल द्वारा अनुमान	रु. लाखों में	संशोधित अनुमान
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	रु. 1491.73 करोड़ का 16%	23868	रु. 1497.98 करोड़ का 16%	23967.7

5) मानक वार्षिक राजस्व आवश्यकता

	आईजीटीपीएल की गणना	गणना के बाद आईजीटीपीएल की गणना	रु. लाखों में	संशोधित गणना के अनुसार
प्रचालन लागत	29722	30410		30257
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	23868	23868		23968
	53590	54278		54225

6) औसत राजस्व प्रति टीईयू

वर्ष	औसत राजस्व प्रति टीईयू (रु. में)
2010	4535
2011	4693
2012	4856
2013	5025
2014	5200
2015	5381

अनुसूचक - V

तदनुषंग विधियों पर पहुंचने के लिए प्रयुक्त

6 वर्षों की अवधि के लिए विश्लेषण

२४ लाखों में											
वर्ष	वातावरण के अनुसार	लागत जमा पद्धति				मानक पद्धति				लागत जमा पद्धति से अंशों राजस्व वसूली की पूर्ति के लिए समायोजित मानक राजस्व	
		औसत राजस्व २० प्रति टीईयू	अनुमानित वातावरण के लिए राजस्व (२० लाखों में)	घट करण १० प्रतिशत लागू करने के लिए ५ वर्षों की अवधि के दौरान २० १ की निवृत्त वर्तमान कीमत	१० प्रतिशत का घट करण लागू करने के लिए ५ वर्षों की अवधि के दौरान २० १ की निवृत्त वर्तमान कीमत	औसत राजस्व २० प्रति टीईयू	अनुमानित वातावरण के लिए राजस्व (२० लाखों में)	१० प्रतिशत का घट करण लागू करने के लिए ५ वर्षों की अवधि के दौरान २० १ की निवृत्त वर्तमान कीमत	औसत राजस्व (२० प्रति टीईयू)	अनुमानित वातावरण के लिए राजस्व (२० लाखों में)	उत्तरी राजस्व दृष्टि से विनिर्दिष्ट कर के लिए समायोजित मानक का निवृत्त वर्तमान मूल्य
2010	478000	5686.31	27181	10000	27181	4535	21677	21677	4401.15	21037	21037
2011	588000	5686.31	33435	0.8081	30386	4693	27593	25084	4554.31	28779	24345
2012	684456	5686.31	38920	0.8264	32160	4856	33237	27468	4712.80	32257	26659
2013	752902	4005.38	30157	0.7513	22657	5025	37833	28424	4876.81	36718	27586
2014	828192	4005.38	33172	0.8830	22657	5200	43064	29414	5046.52	41795	28546
2015	911011	4005.38	36489	0.8209	22657	5381	49019	30437	5222.14	47574	29540
कुल	4242560		189359		157713		212423	182504		206161	157713

दक्षिण वर्ष 2010 में लिए कुल राजस्व

21037

वातावरण टीईयू में

478000

समायोजित मानक राजस्व पर औसत राजस्व प्रति टीईयू

4401.15

अनुसूची VI

इलेक्ट्रिकल इंटेनसिटी टर्मिनल के लिए संशोधित प्रत्यक्ष वर 2010 के लिए आब अनुमान

क्र.सं.	विवरण	वर 2010 के लिए आवृत्त अनुमान (टोर्स में)	संशोधित वर (को. में)	संशोधित वर 2010 प्रतिशत तक बढ़ाई गई	इलेक्ट्रिकल प्रत्यक्ष वर आब (को. लाखों में)
1	इंटेनसिटी टर्मिनल (अ + ब + ग + घ + ङ.)	478,000			15,645
	अ) इंटेनसिटी टर्मिनल (1)+(2)+(3)	319,932			11,868
	(1) सर्वे हुए इंटेनसिटी (अ) + (ब) + (ग)	244,758			9,629
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी	131,793	3705.85	4,447.02	5,861
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी	112,965	5558.78	6,670.53	3,768
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				1,356
	(2) जाली इंटेनसिटी (घ) + (ङ) + (प)	52,705			825
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी	28,380	2422.81	2,907.37	530
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी	24,325	3634.22	4,361.06	884
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				538
	(3) प्रशिक्षण इंटेनसिटी (अ) + (ब) + (ग)	22,469			346
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी	12,099	3705.85	4,447.02	
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी	10,370	5558.78	6,670.53	
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				
	ब) कोकाल इंटेनसिटी (1)+(2)+(3)	129,036			3,031
	(1) सर्वे हुए इंटेनसिटी (अ) + (ब) + (ग)	129,036			3,031
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी	39,971	4730.83	5,676.99	1,135
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी	89,065	7096.24	8,515.49	1,896
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				
	(2) जाली इंटेनसिटी (घ) + (ङ) + (प)				
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी				
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी				
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				
	(3) प्रशिक्षण इंटेनसिटी (अ) + (ब) + (ग)				
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी				
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी				
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				
	ग) टोर्स इंटेनसिटी (1)+(2)+(3)	18,761			460
	(1) सर्वे हुए इंटेनसिटी (अ)+(ब)+(ग)	16,626			415
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी	8,953	2351.96	2,822.36	253
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी	7,674	3527.95	4,233.54	162
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				
	(2) जाली इंटेनसिटी (घ)+(ङ)+(प)	842			13
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी	453	1425.32	1,710.39	8
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी	388	2137.99	2,565.58	5
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				
	(3) प्रशिक्षण इंटेनसिटी (अ)+(ब)+(ग)	1,293			32
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी	696	2351.96	2,822.36	20
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी	597	3527.95	4,233.54	13
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				
	अ) टोर्स - रिटो (1 + 2 + 3)				
	(1) सर्वे हुए इंटेनसिटी (अ)+(ब)+(ग)				
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी				
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी				
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				
	(2) जाली इंटेनसिटी (घ)+(ङ)+(प)				
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी				
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी				
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				
	(3) प्रशिक्षण इंटेनसिटी (अ)+(ब)+(ग)				
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी				
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी				
	अ) टोर्स - टोर्स (1 + 2 + 3)				
	(1) सर्वे हुए इंटेनसिटी (अ)+(ब)+(ग)				
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी				
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी				
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				
	(2) जाली इंटेनसिटी (घ)+(ङ)+(प)				
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी				
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी				
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				
	(3) प्रशिक्षण इंटेनसिटी (अ)+(ब)+(ग)				
	(क) 20 कीट इंटेनसिटी				
	(ख) 20-40 कीट इंटेनसिटी				
	(ग) 40 कीट से अधिक के इंटेनसिटी				

इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल के लिए दरमान

प्राक्कथन

यह दरमान इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट कंटेनर (आईसीटीटी) में प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड को देय प्रभार निर्धारित करता है।

1. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). "आईजीटीपीएल" अर्थात् इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निगमित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सौंपा जाता है।
- (ii). "तटीय पोत" अर्थात् सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।
- (iii). "कंटेनर" अर्थात् भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पोत अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से नियोजित कोई पोत जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस हो।
- (iv). "एफसीएल" अर्थात् ऐसा कंटेनर जिसे सम्पूर्ण कंटेनर भार वाला कंटेनर कहा जाए।
- (v). "विदेशगामी पोत" अर्थात् तटीय पोत के अलावा कोई अन्य पोत।
- (vi). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अर्थात् आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (vii). "आईसीडी" अर्थात् अंतर्देशीय कंटेनर डिपो।
- (viii). "एलसीएल" अर्थात् ऐसा कंटेनर जिसे सम्पूर्ण कंटेनर भार से कम का कंटेनर कहा जाए (कंटेनर में एक से अधिक आयातक/निर्यातक का कार्गो हो)।
- (ix). "अति आयातीय कंटेनर" अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति-आयातीय कार्गो वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की आवश्यकता होती है। क्षतिग्रस्त कंटेनरों (कोने समस्या वाले बॉक्सों सहित) और उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की जरूरत वाला कंटेनर भी अति आयातीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किया गया है।
- (x). "प्रतिदिन" अर्थात् प्रत्येक केलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।
- (xi). "पत्तन" अर्थात् कोचीन पत्तन न्यास।
- (xii). "प्रशीतन" अर्थात् माल को ढोने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर जिसके लिए वांछित तापमान बनाए रखने हेतु बिजली आपूर्ति की आवश्यकता होती है।
- (xiii). "शट आउट कंटेनर" अर्थात् ऐसा पोत, जो वीआईएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत के निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत से नहीं जुड़ा होता है।
- (xiv). "पोतांतरण कंटेनर" अर्थात् ऐसा कंटेनर जो एक पोत से उतारा जाता है, आईजीटीपीएल में भंडारित और दूसरे पोत के माध्यम से परिवहन कर ले जाया जाता है।
- (xv). "वीआईएन" अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।

2. सामान्य

- (i). गौहन महानिदेशक द्वारा जारी किए गए इसके प्रमाणपत्र वाले पोत को हैसियत पोत पर निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत 'विदेशगामी' अथवा 'तटीय' है। तटीय नौचालन किए जाने के लिए अनुमत विदेशगामी पोत और उनके द्वारा वहन किए गए कार्गो/कंटेनर भी ऐसे अनुमति-योग्य नौचालनों के मामले में रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (ii). अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभार भारतीय रुपयों के समकक्ष वसूल किए जाएंगे। इस प्रयोजन के लिए, (भयात कंटेनरों के मामले में) टर्मिनल में पोत के प्रवेश की तारीख को और (निर्वाह कंटेनरों के मामले में) टर्मिनल परिसर में कंटेनरों के आगमन की तारीख को प्रवर्तित भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इमच रजिस्ट्रार वेबसे अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक द्वारा, जैसा समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, अधिमूर्तित बाजार खरीद दर डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों को भारतीय रुपयों में बदलने के लिए लागू की जाएगी।
- (iii). हमी अवधि के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामले में आगमन की तारीख से 30 दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में विलंब का आधार भावी रूप से बदला जाएगा।
- (iv). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक घिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (v). (क) उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार आईजीटीपीएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
(ख) दंडात्मक ब्याज की दर 13.75 प्रतिशत वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज आईजीटीपीएल और उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।
(ग) वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
(घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब आईजीटीपीएल द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है।
- (vi). (क) सभी तटीय पोतों के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ख) कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान-तट स्थानांतरण, और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट एवं कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर होगी।
(ग) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से कंटेनर, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभार रूप में पात्र होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए पात्र होगा।
- (vii). आईजीटीपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलम्बों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (viii). यदि कोई पोत आईजीटीपीएल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा आईजीटीपीएल पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो निष्क्रियता की अवधि के दौरान सीओपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष छूट आईजीटीपीएल द्वारा दी जाएगी।
- (ix). यदि कोई पोत उपयोक्ता की चूक के कारण दो घंटों से अधिक समय के लिए आईजीटीपीएल टर्मिनल में निष्क्रिय रहता है तो रु० 1,00,000 प्रति घंटा प्रभार्य होगा।

IV	उपरिख्य		
	(i) प्रबन्धन और प्रशासन उपरिख्य	477	477
	(ii) प्राथमिक व्यय बढ़ा खाता		
	कुल (i से iv)	477	477
V	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	98	1,423
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)		
	(i) परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ		
	(ii) अन्य - एमओटी और लॉट ऑफ प्रभार		
	कोष बिल्ली		
	फॉरेक्स विनिमय से लाभ		
	बचत/खोला से राजस्व		
	कुल		
VII	वित्त और विविध व्यय (एफएमआई)		
	(i) बकाया अपफुट भुगतान पर व्याज		
	(ii) विदेशी मुद्रा ऋण, यदि कोई हो, के पुनर्भुगतान पर हानि		
	(iii) परिसंपत्तियों की बिक्री पर हानि	15	15
	(iv) अन्य - बैंक प्रभार		
	बचत और खोला से लेंबर		
	फॉरेक्स विनिमय पर हानि		
	एफबीटी		
	कुल	15	15
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	(15)	(15)
IX	अधिशेष कर से पहले (V) + (VIII)	82	1,408
X	नियोजित पूंजी	6,202	5,561
XI	आरक्षणीय - अधिकतम स्वीकार्य (15% / 6.35% / 0%)	16%	16%
XII	समता उपयोगिता	662	593
XIII	समता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षणीय		
		(579)	815
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)		
XV	निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के % रूप में (XIV/I % में)	-10%	13.5%

अनुसूचक-III

सामग्री जमा पद्धति के अधीन इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल के लिए लागत विवरण

रु० लाखों में

क्र.सं.	विवरण	आईजीटीपीएल द्वारा भेजे गए			अनुमान					
		वर्तमान प्रस्ताव पर अनुमान								
		2010	2011	2012	2010	2011	2012	2013	2014	2015
I	सामग्री (टीबीयू में)	478,000	588,000	684,456	478,000	588,000	684,456	752,902	828,192	911,011
II	राजस्व अनुमान	15,438	18,856	21,889	17,533	21,064	24,459	26,905	29,595	32,555
	कुल आय	15,438	18,856	21,889	17,533	21,064	24,459	26,905	29,595	32,555
III	प्रचालन लागतें									
	(i) प्रचालन और व्यय सेवर	392	422	453	392	415	439	746	789	886
	(ii) अनुसूचक सेवर	297	319	343	297	314	332	517	547	612
	(iii) उपस्कर कालन लागतें	3,183	3,728	4,282	2,163	2,527	2,911	3,272	3,685	4,160
	(iv) सैवन्टी / सज्जम हिस्सा	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(v) उपस्कर किराया	735	927	1,106	735	927	1,106	1,247	1,406	1,585
	(vi) विवाहल किराया के अनुसार देय बढ़ा किराया	33	33	33	5	5	5	5	5	6
	(vii) बीमा	437	403	368	437	403	368	368	368	368
	(viii) अन्य व्यय	209	251	298	209	251	298	336	379	427
	(ix) तकनीकी सेवा शुल्क	634	669	699	634	669	699	716	734	753
	(x) मूल्यह्रास	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504
	(xi) प्रबन्धन और प्रशासन उपरिख्य	534	619	698	534	565	598	632	669	708
	(xii) बचत और खोला सेवर	1,008	1,314	1,711	1,008	1,314	1,711	1,991	2,317	2,697
	कुल व्यय	14,966	16,189	17,495	13,918	14,893	15,970	17,335	18,404	19,706
IV	अधिशेष / घाटा	472	2,668	4,394	3,615	6,171	8,489	9,570	11,191	12,849
V	नियोजित पूंजी	125,636	118,453	111,266	124,021	116,643	109,136	101,632	94,128	86,624

VI	आवृत्ति (100 में)	20,102	18,952	17,803	19,841	15,683	17,452	15,261	15,061	13,860
VII	विद्युत प्रदाताओं का घाटा (प्रतिशत में घटा)	(19,630)	(16,284)	(13,409)	(15,278)	(12,492)	(8,973)	(6,631)	(3,870)	(1,011)
VIII	वर्ष 2005-06 से 2006-07 के लिए अवरोधित प्रदाताओं के लिए अंतराल से 2007-08 तक की अवधि में घटा (100 में)				40%	50%	60%	70%	80%	
IX	अवरोधित प्रदाताओं से अंतराल के अन्तर्गत के घाटे (प्रतिशत में घटा)				(15,824)	(12,088)	(8,569)	(6,297)	(3,450)	(1,011)
X	विद्युत प्रदाताओं/घाटा (प्रतिशत में घटा)	-12.7%	-8.6%	-6.1%	-90.2%	-57.4%	-35.0%	-23.4%	-11.7%	-3.1%
XI	घाटा (प्रतिशत में घटा) (100 में)		-87.8%			-57.85%			-12.09%	

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	2010	2011	2012	2013	2014	2015
I	सर्वोत्तम (टीईयू में)	478000	588000	584456	752902	826192	911011
II	वर्ष 2010 से 2012 के लिए सर्वोत्तम प्रशुल्क (घाटा) पर अनुमानित राजस्व (100 * 2012-13 के लिए टीईयू के 2.91 के लिए) अंतराल के अन्तर्गत पर अनुमानित घाटा	17533	21064	24459	42812	47094	51803
III	अंतराल प्रशुल्क घाटा के औसत सर्वोत्तम से पहले औसत राजस्व प्रति टीईयू (100 में)		3602.24			5686.31	
IV	अंतराल प्रशुल्क घाटा के औसत (-)		57.95%			-29.56%	
V	अनुमानित (100) पर प्रशुल्क घाटा, कमी पर विचार करने के बाद अनुमानित सर्वोत्तम राजस्व	27181	33439	38920	30157	33172	36499
VI	अंतराल के अन्तर्गत	33761	33556	33432	33596	33465	33566
VII	विद्युत प्रदाताओं/घाटा (100 में)	(6,580)	(120)	5,489	(3,439)	(293)	2,924
VIII	वर्ष 2005-06 से 2006-07 के लिए अवरोधित प्रदाताओं से अंतराल के अन्तर्गत		1,213			808	
IX	प्रशुल्क घाटा के लिए कुल निवृत्त अंतराल, घाटा		0			0	
X	प्रशुल्क सर्वोत्तम के बाद 3 वर्षों के प्रशुल्क घाटा के लिए औसत राजस्व प्रति टीईयू (100 में)		5686.31			4005.38	

अनुलग्नक - IV

2008 के दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल के प्रशुल्क के लिए लागत गणना

1) एनएसआईटी की सर्वोत्तम क्षमता की गणना

1 सर्वोत्तम घाट क्षमता:

सर्वोत्तम घाट क्षमता = क * ख * ग * घ * ङ टीईयू जहाँ,

क = एक वर्ष में कार्य के लिए वैनाल की गड्ढा/गैन्ट्री क्रनों की संख्या
 ख = एक वर्ष में गैन्ट्री क्रनों के कार्य घंटों की संख्या
 ग = फेरों की औसत संख्या प्रति गैन्ट्री क्रन
 घ = टीईयू अनुपात
 ङ = 70%

प्रतिमानक	6 क्रनों पर आधारित क्षमता
= बर्थ लम्बाई / 100	= 600 मीटर / 100 6
= 24 * 365 घंटे	= 24 * 365 घंटे 8760
= 25 फेरों प्रति घंटा	= 25 फेरों प्रति घंटा 25
= 1.3	= 1.3 1.3
= 70%	= 70% 70%
	1195740 टीईयू

[illegible]

3) प्रकाशन लागू के लिए गणना

विवरण	प्रतिमान	आईजीटीपीएस द्वारा गणनाई	आईजीटीपीएस द्वारा अनुमान (रु लाखों में)	टीएएसपी की गणना	अनुमान रु लाखों में
बिजली लागत	8 कंडक्टर प्रति टोईयू	8 * 8 * 195740	78.55	8 * 7.2 / 1195740	89.5
ईंधन लागत	4 सिटर प्रति टोईयू	1195740 * 4 * 38	1817.52	4 * 38 / 1195740	1927
सम्मत और अनुसंधान					
- लेखित	लिखित परिसंपत्तियों की लागत का 1%	रु 883.72 करोड़ का 1%	972.05	रु 883.72 करोड़ का 1%	889.3
- उपकरण	उपकरणों की लागत का 2%	रु 474.82 करोड़ का 2%	1044.61	रु 474.82 करोड़ का 2%	949.87
हीमा	सफल अथवा परिसंपत्तियों का 1%	रु 1491.73 करोड़ का 1%	1491.73	रु 1491.73 करोड़ का 1%	1498
सूचना	कंपनी अधिनियम अथवा एम की शर्तों के अनुसार जो भी अधिक हो			रु 92.35 + रु 558 लाख * 3.0470 अनुमानित लिखित लागत पर निर्धारित सूचना	9413
सर्वाधिक शुल्क	प्रदान में निर्धारित दर पर	80 रु * रु 1 प्रति वर्ग मीटर प्रति रु * 12	18.8	रु 80 * रु 1 प्रति वर्ग मीटर 7.2 प्रति वर्ग	4.88
अन्य व्यय	सफल अथवा परिसंपत्तियों का 10%	रु 1491.73 करोड़ का 10%	14917.35	रु 1491.73 करोड़ का 10%	14990
कुल प्रकाशन लागत			29721.62		30257.1

*** आईजीटीपीएस द्वारा आईजीटीपीएस में देवी गई इन लागत के अनुमानित वे इकायन 5 रुपये प्रति वर्ग मीटर की कमी है। कुल प्रकाशन लागत रु 29721.62 लाख की अपेक्षा रु 30257.1 लाख होगी।

4) निर्धारित पूंजी पर प्रतिशत

विवरण	गणनाई	आईजीटीपीएस द्वारा अनुमान	गणनाई	अनुमानित अनुमान
निर्धारित पूंजी पर प्रतिशत	रु 1491.73 करोड़ का 15%	23868	रु 1497.98 करोड़ का 16%	23967.7

5) मानक वार्षिक राजस्व आवश्यकता

	आईजीटीपीएस की गणना	विद्यमान के बाद आईजीटीपीएस की गणना	संशोधित गणना के अनुसार
प्रकाशन लागत	29722	30410	30257
निर्धारित पूंजी पर प्रतिशत	23868	23868	23968
	55589	54278	54225

6) औसत राजस्व प्रति टोईयू

वर्ष	औसत राजस्व प्रति टोईयू (रु में)
2010	4535
2011	4693
2012	4856
2013	5025
2014	5200
2015	5381

अनुसूचक - V

तटस्थ स्थिति पर पहुंचने के लिए प्रयुक्त

6 वर्षों की अवधि के लिए विश्लेषण

80 लाखों में											
		लागत कम पद्धति				मानक पद्धति				लागत कम पद्धति के अंतर्गत राजस्व प्रभु की पूर्ति के लिए समायोजित मानक राजस्व	
वर्ष	वातावरण अनुमान	औसत राजस्व 80 प्रति टोईयू	अनुमानित वातावरण के लिए राजस्व (80 लाखों में)	बुट्ट कारक 10 प्रतिशत का बट्ट कारक 10 प्रतिशत का बट्ट कारक 10 प्रतिशत का	10 प्रतिशत का बट्ट कारक 10 प्रतिशत का बट्ट कारक 10 प्रतिशत का	औसत राजस्व 80 प्रति टोईयू	अनुमानित वातावरण के लिए राजस्व (80 लाखों में)	10 प्रतिशत का बट्ट कारक 10 प्रतिशत का बट्ट कारक 10 प्रतिशत का	औसत राजस्व (80 प्रति टोईयू)	अनुमानित वातावरण के लिए राजस्व (80 लाखों में)	उपरोक्त राजस्व तटस्थ स्थिति का बिना करने के लिए समायोजित प्रयुक्त का निवल वर्धमान मूल्य
2010	479000	5686.31	27181	1.0000	27181	4535	21677	21677	4401.15	21037	21037
2011	568000	5686.31	33435	0.9091	30346	4693	27593	25084	4554.31	26779	24345
2012	684456	5686.31	38920	0.8264	32166	4856	33237	27468	4712.80	32257	29858
2013	752902	4005.38	30157	0.7513	22857	5025	37833	28424	4876.81	36718	27586
2014	828192	4005.38	33172	0.6830	22857	5200	43064	29414	5046.52	41795	28546
2015	911011	4005.38	36489	0.6209	22857	5381	49019	30437	5222.14	47574	29540
कुल	4242560		198355		157713		212423	162504		206161	157713

कुल वर्ष 2010 में लिए कुल राजस्व

21037

वातावरण टोईयू में

479000

समायोजित मानक राजस्व पर औसत राजस्व प्रति टोईयू

4401.15

अनुसूची VI

प्रतिरोधक बंदन दालिचिपेट टर्मिनस के लिए संशोधित प्रयुक्त वर 2010 के लिए अन्न अनुदान

क्र.सं.	विवरण	वर 2010 के लिए यातायात अनुदान (रुपये में)	समान दर (रु. में)	समान दर 20 प्रतिशत तक बढ़ाई पर	संशोधित प्रयुक्त वर जारी (रु. लाखों में)
I	प्रतिरोधक बंदन (क + ख + ग + घ + ङ)	478,000			15,645
	विविध बंदन (1)+(2)+(3)	319,932			11,868
(1)	सबे हुए बंदन (क) + (ख) + (ग)	244,758			9,629
	(क) 20 कीट बंदन	131,793	3705.85	4,447.02	5,861
	(ख) 20-40 कीट बंदन	112,965	5558.78	6,670.53	3,768
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन				1,356
(2)	खाली बंदन (ख) + (ग) + (ग)	52,705			825
	(क) 20 कीट बंदन	28,380	2422.81	2,907.37	530
	(ख) 20-40 कीट बंदन	24,325	3634.22	4,361.06	-
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन				884
(3)	प्रतिरोधक बंदन (क) + (ख) + (ग)	22,469			538
	(क) 20 कीट बंदन	12,099	3705.85	4,447.02	346
	(ख) 20-40 कीट बंदन	10,370	5558.78	6,670.53	-
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन				3,031
	विविध बंदन (1)+(2)+(3)	129,036			3,031
(1)	सबे हुए बंदन (क) + (ख) + (ग)	129,036			1,135
	(क) 20 कीट बंदन	39,971	4730.83	5,676.99	1,896
	(ख) 20-40 कीट बंदन	89,065	7096.24	8,515.49	-
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन				-
(2)	खाली बंदन (ख) + (ग) + (ग)	-			-
	(क) 20 कीट बंदन	-			-
	(ख) 20-40 कीट बंदन	-			-
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन	-			-
(3)	प्रतिरोधक बंदन (क) + (ख) + (ग)	-			-
	(क) 20 कीट बंदन	-			-
	(ख) 20-40 कीट बंदन	-			-
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन	-			-
	विविध बंदन (1)+(2)+(3)	18,761			460
(1)	सबे हुए बंदन (क)+(ख)+(ग)	16,626			415
	(क) 20 कीट बंदन	8,953	2351.96	2,822.36	253
	(ख) 20-40 कीट बंदन	7,674	3527.95	4,233.54	162
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन				-
(2)	खाली बंदन (क)+(ख)+(ग)	842			13
	(क) 20 कीट बंदन	453	1425.32	1,710.39	8
	(ख) 20-40 कीट बंदन	388	2137.99	2,565.58	5
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन				-
(3)	प्रतिरोधक बंदन (क)+(ख)+(ग)	1,293			32
	(क) 20 कीट बंदन	696	2351.96	2,822.36	20
	(ख) 20-40 कीट बंदन	597	3527.95	4,233.54	13
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन				-
	अन्न (रिटो - विदेही) (1 + 2 + 3)	-			-
(1)	सबे हुए बंदन (क)+(ख)+(ग)	-			-
	(क) 20 कीट बंदन	-			-
	(ख) 20-40 कीट बंदन	-			-
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन	-			-
(2)	खाली बंदन (क)+(ख)+(ग)	-			-
	(क) 20 कीट बंदन	-			-
	(ख) 20-40 कीट बंदन	-			-
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन	-			-
(3)	प्रतिरोधक बंदन (क)+(ख)+(ग)	-			-
	(क) 20 कीट बंदन	-			-
	(ख) 20-40 कीट बंदन	-			-
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन	-			-
	अन्न (रिटो - तटीय) (1 + 2 + 3)	-			-
(1)	सबे हुए बंदन (क)+(ख)+(ग)	-			-
	(क) 20 कीट बंदन	-			-
	(ख) 20-40 कीट बंदन	-			-
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन	-			-
(2)	खाली बंदन (क)+(ख)+(ग)	-			-
	(क) 20 कीट बंदन	-			-
	(ख) 20-40 कीट बंदन	-			-
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन	-			-
(3)	प्रतिरोधक बंदन (क)+(ख)+(ग)	-			-
	(क) 20 कीट बंदन	-			-
	(ख) 20-40 कीट बंदन	-			-
	(ग) 40 कीट से अधिक के बंदन	-			-

क्र.सं.	विवरण	वर्ष 2010 के लिए योजनागत अनुमान (दोईयू में)	वर्तमान दर (रु. में)	वर्तमान दर 20 प्रतिशत तक बढ़ाई गई	समाविष्ट शतक पर आय (रु. लाखों में)
	अल्प शिफ्ट/कटन : कुटीर (1 + 2 + 3)				286
	(1) अल्प शिफ्ट कटन (क) + (ख) + (ग)	10,271			286
	(क) 20 कीट कटन	6,465	2558.40	3,070.08	198
	(ख) 20-40 कीट कटन	3,806	3837.60	4,605.12	88
	(ग) 40 कीट से अधिक के कटन	-			-
	(2) काली कटन (क) + (ख) + (ग)	-			-
	(क) 20 कीट कटन	-			-
	(ख) 20-40 कीट कटन	-			-
	(ग) 40 कीट से अधिक के कटन	-			-
	(3) लाली कटन (क) + (ख) + (ग)	-			-
	(क) 20 कीट कटन	-			-
	(ख) 20-40 कीट कटन	-			-
	(ग) 40 कीट से अधिक के कटन	-			-
II	सोपान से रेल जंक्शन के बीच लम्बवर्ती के लिए आर्द्धसंकीर्ण कटन से आय (1 + 2)				360
	(1) सिल्लो कटन (1+II)				340
	(क) 20 कीट कटन	8,633	267.30	320.76	199
	(ख) 20-40 कीट कटन	3,700	400.95	481.14	85
	(ग) 40 कीट से अधिक के कटन	-			-
	(II) काली (क) + (ख) + (ग)				
	(क) 20 कीट कटन	1,703	237.60	285.12	39
	(ख) 20-40 कीट कटन	730	356.40	427.68	17
	(ग) 40 कीट से अधिक के कटन	-			-
	(2) लाली				
	(II) लाली कटन (क) + (ख) + (ग)				20
	(क) 20 कीट कटन	579	267.30	320.76	13
	(ख) 20-40 कीट कटन	248	400.95	481.14	5
	(ग) 40 कीट से अधिक के कटन	-			-
	(II) काली (क) + (ख) + (ग)				
	(क) 20 कीट कटन	27	237.60	285.12	1
	(ख) 20-40 कीट कटन	12	356.40	427.68	0
	(ग) 40 कीट से अधिक के कटन	-			-
III	शिफ्ट/कटन, भंडारण/विपणन आय				
			वर्तमान दर पर 20 प्रतिशत कटि पर अनुमानित आय (रु. 2974 लाख * 20%)		3,568
IV	अन्य				1,466
			वर्तमान दर पर 20 प्रतिशत कटि पर आय (रु. 1221 लाख * 20%)		
	कुल (I) से (IV)	478,000			21,039

इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल के लिए दरमान

प्राक्कथन

यह दरमान इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट कंटेनर (आईसीटीटी) में प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड को देय प्रभार निर्धारित करता है।

1. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:—

- (i). “आईजीटीपीएल” अर्थात् इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निगमित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सौंपा जाना है।
- (ii). “तटीय पोत” अर्थात् सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।
- (iii). “कंटेनर” अर्थात् भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पोत अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से नियोजित कोई पोत जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस हो।
- (iv). “एफसीएल” अर्थात् ऐसा कंटेनर जिसे सम्पूर्ण कंटेनर भार वाला कंटेनर कहा जाए।
- (v). “विदेशगामी पोत” अर्थात् तटीय पोत के अलावा कोई अन्य पोत।
- (vi). “जोखिमपूर्ण कंटेनर” अर्थात् आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (vii). “आईसीडी” अर्थात् अंतर्देशीय कंटेनर डिपो।
- (viii). “एलसीएल” अर्थात् ऐसा कंटेनर जिसे सम्पूर्ण कंटेनर भार से कम का कंटेनर कहा जाए (कंटेनर में एक से अधिक आयातक/निर्यातक का कार्गो हो)।
- (ix). “अति आयातीय कंटेनर” अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति-आयातीय कार्गो वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की आवश्यकता होती है। क्षतिग्रस्त कंटेनरों (कोने समरया वाले बॉक्सों सहित) और उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की जरूरत वाला कंटेनर भी अति आयातीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किया गया है।
- (x). “प्रतिदिन” अर्थात् प्रत्येक कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।
- (xi). “पत्तन” अर्थात् कोचीन पत्तन न्यास।
- (xii). “प्रशीतन” अर्थात् माल को ढोने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर जिसके लिए वांछित तापमान बनाए रखने हेतु बिजली आपूर्ति की आवश्यकता होती है।
- (xiii). “शट आऊट कंटेनर” अर्थात् ऐसा पोत, जो वीआईएएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत के निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत से नहीं जुड़ा होता है।
- (xiv). “पोतांतरण कंटेनर” अर्थात् ऐसा कंटेनर जो एक पोत से उतारा जाता है, आईजीटीपीएल में भंडारित और दूसरे पोत के माध्यम से परिवहन कर ले जाया जाता है।
- (xv). “वीआईएएन” अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।

2. सामान्य

- (i). वहन महानिदेशक द्वारा जारी किए गए इसके प्रमाणपत्र वाले पोत की हैसियत पोत पर निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत 'विदेशगामी' अथवा 'तटीय' है। तटीय नौचालन किए जाने के लिए अनुमति विदेशगामी पोत और उनके द्वारा वहन किए गए कार्गो/कंटेनर भी ऐसे अनुमति-योग्य नौचालनों के मामले में रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (ii). अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्धित कंटेनर संबंधित प्रभार भारतीय रुपयों के समकक्ष व्यूट में दिए जाएंगे। इस प्रयोजन के लिए (अर्थात् कंटेनरों के मामले में) टर्मिनल में पोत के प्रवेश की तारीख को और (निर्गमन के मामले में) टर्मिनल परिसर में कंटेनरों के आगमन की तारीख को प्रचलित भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक (अथवा इसके संबद्ध बैंक) अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक द्वारा, जैसा समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, अधिसूचित बाजार खरीद दर डॉलर मूल्यवर्धित प्रभारों को भारतीय रुपयों में बदलने के लिए लागू की जाएगी।
- (iii). जाही अवधि के लिए पतन में रुकने वाले पोतों के मामले में आगमन की तारीख से 30 दिनों में एक बार विनिमय दर की निश्चित समीक्षा की जाएगी। समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में बिलिंग का आधार भावी रूप से बदला जाएगा।
- (iv). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक विल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (v). (क). उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, आईजीटीपीएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
(ख). दंडात्मक ब्याज की दर 13.75 प्रतिशत वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज आईजीटीपीएल और उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।
(ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब आईजीटीपीएल द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापतन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है।
- (vi). (क). सभी तटीय पोतों के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ख). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान-तट स्थानांतरण, और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण गार्ड से घाट एवं कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर होगी।
(ग). इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पतन से कंटेनर, जो भारतीय पतन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पतन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभार रूप में पात्र होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पतनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए पात्र होगा।
- (vii). आईजीटीपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलम्बों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (viii). यदि कोई पोत आईजीटीपीएल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा आईजीटीपीएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो निष्क्रियता की अवधि के दौरान सीओपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष छूट आईजीटीपीएल द्वारा दी जाएगी।
- (ix). यदि कोई पोत उपयोक्ता की चूक के कारण दो घंटों से अधिक समय के लिए आईजीटीपीएल टर्मिनल में निष्क्रिय रहता है तो रु० 1,00,000 प्रति घंटा प्रभार्य होगा।

Additional 158.5 meters of Q7 berth with backup area contiguous to the RGCT berth to be made available to licensee at the request of IGTPL at a nominal rate of Rs.1 per square meter per annum subject to 30% escalation after every 5 years.

- (iv). Licensee has to pay royalty on a monthly basis equivalent to 33.3% of the gross revenue earned. This will not be factored in tariff computation as per the tariff guidelines of March 2005.
- (v). The licensee has to take over 352 no. of employees of the licensor who are currently engaged at RGCT and they would continue to be on deputation to IGTPL as long as they run RGCT.
- (vi). The licensee has to develop RGCT to handle 400,000 TEUs by the end of 6th year if the licensee does not commence construction of ICTT before expiry of 6 years from the date of operation of RGCT.
- (vii). At the end of RGCT project period, the Licensee has an option to hand over the licensor's equipment against the compensation payable by the Licensor as stipulated in the L.A.
- (viii). The LA allows concurrent operation by the IGTPL at ICTT and RGCT for a maximum period of two years subject to mutual agreement with the COPT.
- (ix). (a). At the time of commencement of commercial operations of ICTT, berth length not less than 600 mtrs. shall be provided by the IGTPL with adequate equipment and capabilities commensurate with the traffic.
- (b). Based on actual built-up of traffic the Licensee shall augment the facilities and capacity of ICTT by adding berths and supporting equipment to phase I of ICTT as required to handle the actual traffic.
- (x). (a). In respect of ICTT project site, an area upto 60 hectares for terminal development to be allotted to IGTPL and upto 10 hectares for berth construction at a nominal rate of Re.1/- per square metre per annum subject to 30% escalation after every 5 years;
- (b). Additional area (10 hectares) will be allotted by COPT as requested by the Licensee for terminal development at a concessional rate of Rs.25/- per square metre subject to 30% escalation after every 5 years;
- (c). The LA also stipulates allotment of 10 hectares of land for development of railway sidings and associated requirements contiguous to the terminal area of ICTT at nominal rate of Re.1/- per square metre per annum, subject to 30% escalation after every 5 years.
- (xi). At all times during the operation of ICTT, productivity is to be maintained at minimum 25 moves per hour.
- (xii). The berths (except dedicated feeder berths) shall be designed for a minimum dredged depth of 16 metres for receiving vessels not less than 8000 TEUs.

3.1. While fixing the initial tariff of IGTPL when it commenced its operations at the RGCT, the following assumptions were made in the Order of October 2005:

- (i). Though the BOT agreement allows the licensee to operate at the RGCT for a maximum period of 8 years and 6 months, the IGTPL had firmly maintained that it will operate RGCT for 4 years only and thereafter shift to ICTT. The COPT had also confirmed that the LA does not put any restrictions on early migration.

In view of the above position, the capital cost of assets taken over from the COPT were spread over the project period at RGCT of 4 years. (While doing so, the residual value payable by the COPT at the end of fourth year when equipment would revert back to COPT was excluded from the capital cost)

- (ii). Likewise, preliminary expense was also amortised over the project period of the RGCT i.e. 4 years.

3.2. Based on the deficit reflected in the cost statement, this Authority approved graded increase in the tariff of COPT which was earlier adopted as the interim tariff.

Period	% increase in tariff
November 2005 to 31 March 2007	10% increase over the interim tariff approved earlier
From April 2007 to 31 March 2008	8% increase over the tariff increase allowed in first stage
November 2005 to March 2008	Flat increase of 50% approved in the storage charge prescribed in the Scale of Rates of COPT

3.3. The Order along with the Scale of Rates was notified in the Gazette of India on 17 October 2005 vide Gazette No.145. The validity of SOR was prescribed till 31 March 2008.

3.4. The validity of the SOR of the IGTPL has been extended a couple of times and the validity of the existing SOR has been extended till 30 September 2009 vide Order No.TAMP/34/2005-IGTPL dated 17 June 2009.

4.1. The IGTPL has vide its letter dated 23 April 2008 filed a proposal for revision in its SOR. It has subsequently forwarded the draft proposed Scale of Rates vide its letter dated 13 May 2008.

4.2. The highlight of the original proposal is given below:

(A). **Cost Statement:**

- (i). Traffic: - The actual traffic handled and the income earned at the existing tariff for the years 2005-06 to 2007-08 and projections for the next three years 2008-09 to 2010-11 is tabulated below:

Year	Traffic (in TEUs)	Income (Rs. in lakhs)
2005-06 (Actuals)	201178	6148
2006-07 (Actuals)	226171	7227
2007-08 (Actuals)	253761	7788
2008-09 (estimated)	285059	8638
2009-10 (estimated)	337126	9679
2010-11 (estimated)	448594	11812

- (ii). The total net fixed assets reported in the cost statement at the end of the financial year 2007-08 is Rs.76.11 crores. It has not proposed any addition to the gross block during the year 2008-09 and 2010-11.

It has proposed to add Rs.975 crores to the gross block of assets in the year 2009-10 towards building and operation of the ICTT at Vallarpadam as per the terms of the Licence Agreement.

The IGTPL has submitted that it has commenced the construction of ICTT at Vallarpadam site from 1 January 2008 and expects to commission the operations there by the end of 2009.

- (iii). The cost statement filed by the IGTPL at the existing tariff level reflects the following position:

Surplus / deficit (Rs. in crores)	Surplus / deficit (% of operating income)	Surplus / deficit (Rs. in crores)	Surplus / deficit (% of operating income)	Surplus / deficit (Rs. in crores)	Surplus / deficit (% of operating income)
(2008-09)	(2008-09)	(2009-10)	(2009-10)	(2010-11)	(2010-11)
5.87	7%	(-)148.71	-154%	-153.13	-130%

(B). **Tariff increase proposed:**

- (i). It has proposed graded increase in tariff as given below:

From 1 July 2008 to 31 March 2009	25% increase
From 1 April 2009 to 31 March 2010	25% increase
From 1 April 2010 to 31 March 2011	25% increase

- (ii). It has proposed to reduce the free days for import containers from existing 7 days to 3 days.

- (iii). The wage revision impact of the COPT staff taken over by the operator (as per the terms of LA) is assumed to increase by 20% w.e.f. January 2007. However, the likely increase in wage revision in view of recommendation of wage revision Committee is expected to be significantly higher. It has, therefore, proposed 'a separate' additional levy of Rs.30 per TEU to make up for the shortfall.

5. The IGTPPL was requested vide our letter dated 27 May 2008 to furnish clarifications on certain points with reference to the proposal filed by it. The IGTPPL vide letter dated 1 July 2008 has furnished its response. A summary of points raised by us and clarifications furnished by IGTPPL are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from IGTPPL
(i).	Though a single Licence Agreement was signed between Cochin Port Trust (COPT) and IGTPPL, it is meant for operation of two licences, viz., operation of existing Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) and International Container Transshipment Terminal (ICTT).	IGTPPL is a private terminal operator under BOT arrangement which has undertaken to provide container handling services at COPT from the existing RGCT facility and thereafter from the ICTT facility. Hence, it is not appreciated as to why this Authority should insist on splitting the tariff proposal.
(ii).	At the time of fixing the initial tariff for the operations at RGCT, it was ensured that the cost relating to the second licence i.e. ICTT is not included in tariff of RGCT. This position was confirmed by the IGTPPL and the cost calculations were also verified by the COPT.	The observation of this Authority is agreed to. However, during the initial period of first three years of operations, IGTPPL did not have proposed investment for ICTT project as per the Concession Agreement. Hence the question of considering the costs relating to ICTT facility did not arise.
(iii).	In the instant proposal, the IGTPPL has sought 25% graded increase with effect from 1 July 2008 which will apply to RGCT. The cost statement furnished to justify the proposed increase indicates huge capital cost estimated to be incurred at Vallarpadam. This amounts to the existing users at RGCT financing part of the cost of Vallarpadam though they are not using it.	As per the License Agreement with the port, the investment in Vallarpadam need to commence now in order to have the project operational by end of 2009. Reference is drawn to Clause 2.9.11. of the guidelines which states that in cases the investment made by the private terminal operator is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved. It is ensured that the return on capital employed is considered only from the date of commissioning of assets and not during construction in line with the guidelines. IGTPPL has proposed a staggered increase of 25% year over year to avoid a sudden price increase of 92% as per the cost statements prepared in line with existing tariff setting guidelines.
(iv).	The IGTPPL is requested to split the proposal for revision of Scale of Rates of RGCT from the ICTT project and file a revised proposal for RGCT immediately. The IGTPPL may file a separate proposal for ICTT three months prior to likely commencement of operations at Vallarpadam after firming up the capital and operating cost.	Based on above submissions, the proposal of IGTPPL is in line with the existing tariff setting guidelines. In view of our above submissions Authority may commence the review based on our proposal dated 25 April 2008. It has also submitted that if this Authority feels that the proposed price increase is very high for RGCT users it can be resolved by having a separate tariff which would be valid upto the commercial commissioning of the ICTT. It has agreed to evaluate a differential increase between RGCT and ICTT operations in such a way that the increase of ICTT will be implemented only on commencement of ICTT operations.

(v).	<p>(a). The exact time when the IGTPF expects to migrate at the ICTT may be indicated. Also, indicate the exact time when the IGTPF will close operations at RGCT since the LA allows concurrent operations at ICTT and RGCT by the licensee for a maximum period of two years subject to mutual agreement between the COPT and the IGTPF.</p> <p>(b). While filing the proposal for revision of tariff of RGCT, suitable adjustments may be made in the cost statement on account of deviation from the basic assumption made while fixing the initial tariff.</p>	<p>(a). It is confirmed that based on the existing construction schedule, commercial operations are expected to commence at the ICTT in November 2009. It will not be administratively possible or envisaged in the concession agreement for IGTPF to continue RGCT and ICTT operations simultaneously.</p> <p>(b). It is confirmed that there are no adjustments necessary in cost statement on account of deviation of basic assumptions made while fixing initial tariff.</p>
------	---	--

6. The COPT was also requested to examine the approach adopted by IGTPF in the clubbing of cost of ICTT and RGCT and furnish its comments. The COPT has vide letter dated 18 July 2008 stated that the costs should be bifurcated and shown separately since the RGCT operations are showing a net surplus in the previous years in the cost statement. If the revenue and cost are shown separately during 2009-10, there will definitely be net surplus at least in the period during which the operations are at RGCT. The revenue and cost should be shown separately and the ROCE and net surplus / deficit should be calculated on the basis of the investment made during the period of operation. The COPT has indicated that IGTPF is expected to migrate its operations to Vallarpadam by November 2009.

7.1. Since the IGTPF had agreed to have separate tariff arrangement for RGCT till it commences operations at ICTT, the proposal filed by IGTPF was registered as a case. The IGTPF was again advised to furnish relevant cost statements segregating the operating cost and capital cost for its operations at RGCT till it shifts to ICTT and propose the tariff level for RGCT based on such revised cost position.

7.2. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of the IGTPF was forwarded to COPT and the concerned users / user associations seeking their comments. The comments received from COPT, users/ user associations were forwarded to IGTPF as feedback information. The IGTPF has not furnished its written comments on the observations of the users / user associations, despite a specific advice given.

8. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the IGTPF was requested vide our letter dated 23 January 2009 to furnish additional information / clarifications on various points. Some of the main queries raised by us are given below:

Sl. No.	Queries raised by us
A.	General:
(1).	Recognising that the capital cost, operating cost, capacity, income projections at ICTT would be different from the operations at RGCT, it is reiterated that separate cost statements and proposed SOR may be filed for RGCT till it expects to operate at RGCT (i.e. November 2009). The cost statement and SOR for ICTT may be filed separately taking into consideration the relevant capital cost, operating cost etc. Even the landlord port COPT has held the view that the cost, investment and return on capital employed relating to RGCT should be segregated and shown separately.
(2).	The cost statements may be updated with 2007-08 actual based on the figures reported in the Annual Accounts. Also, update the cost statements for the year 2008-09 based on the actual traffic, income / expenditure and capital employed for the period April 2008 to December 2008 and estimates for January 2009 to March 2009. Consequently, if necessary, the estimates for the succeeding years may be adjusted.
(3).	The revised tariff guidelines stipulates that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. Please indicate benchmark levels of productivity and propose incentive for better performance of the terminal and disincentives for performance below benchmark levels. The productivity parameters should be included in the Scale of Rates as conditionalities governing the respective tariff items.
B.	Financial / Cost Statements:
(1).	This Authority in its Order Nos. TAMP/142008- NSICT dated 19 September 2008 and TAMP/55/2008- NSICT dated 30 December 2008 has fixed the tariff of the Nhava Sheva

	International Container Terminal Limited (NSICT) with reference to the standard capacity in order to recognise volume efficiency achieved by the operator beyond the standard capacity. The IGTPPL may examine tariff fixation of its terminal based on standard capacity.
(2).	Capacity:
(i).	Reassess the capacity following the norms / formula prescribed in Annex - I of the upfront tariff guidelines. Deviation, if any, from the prescribed norms in view of any specific conditions prevailing in the port/ terminal needs to be justified.
(ii).	(a). (i). Indicate the total area allotted by the COPT (in hectares) as per the LA for stacking of containers / other operations at RGCT and ICTT giving reference to the appropriate clauses in the Licence Agreement. (ii). Total storage area (in hectares) available for stacking containers at the RGCT and the storage area expected to be available at the ICTT may also be indicated. (b). The ratio of import / export container handled by the IGTPPL along with their average dwell time may be furnished for the past three years i.e. 2005-06 to 2007-08.
(3).	Income estimation:
	Furnish detailed computation of income with reference to estimated traffic for each of the tariff items at the existing tariff level and at the proposed tariff level for all the years under consideration separately for RGCT and ICTT operations.
(4).	Operating Cost:
(i).	Operating and Direct Labour: (a). As per Appendix 8 of the Licence Agreement, the IGTPPL was required to take over 352 employees of the COPT then engaged in the container terminal of the port for the period the IGTPPL operates and maintains the RGCT. Subsequently, these employees have to be repatriated to the COPT, when the RGCT terminal is reverted to the port. Since the IGTPPL envisages to migrate and commence operation at ICTT by November 2009, the estimation of the employee cost needs to be split for the operations at RGCT and for the operations at ICTT. (b). The actual number of COPT employees as well as additional employees, if any, deployed by the IGTPPL giving break up of number of employees/cost under each categories for its operations at RGCT may be furnished. Similar details about employees proposed to be employed for ICTT operations may also be furnished to justify the cost estimates. (c). Though the COPT employees have to be repatriated to the port when it transfers the RGCT operations, neither the strength of labour nor unit employee cost show any reduction. In fact the IGTPPL has estimated increase in the labour during the years 2009-10 and 2010-11.
(ii).	Equipment Running Cost: (a). Fuel Cost: The reasons for assuming the annual escalation in the cost of fuel at 10% in the year 2009-10 and 10.9% in the year 2010-11 which are beyond the general permissible escalation level of 4.6% needs to be justified. (b). Repairs and Maintenance Cost: The repairs and maintenance cost reported / estimated by the IGTPPL is found to be higher than the repairs and maintenance cost allowed for other private terminals. The repairs and maintenance cost estimated is also found to be higher than the norms prescribed in the 2008 guidelines. The estimation of repairs and maintenance may therefore be justified with reference to the norms and the cost allowed in the other private container terminals.
(iii).	Equipment hire charge: Details of equipment taken on hire by the IGTPPL may be indicated and copies each of the contracts entered with the contractors may also be furnished to substantiate the actual/estimates for the years 2007-08 and 2008-09. It may be confirmed that the hire charges payable to the suppliers are competitive market rates.
(iv).	Lease Rentals: Please furnish detailed calculation of estimation of lease rental for all the years under consideration.
(v).	Insurance: A copy of Insurance cover taken from the Insurance Company may be furnished to justify the estimate of Rs.98 lakhs for the year 2008-09. Explain the basis of estimating the insurance cost at Rs.166 lakhs for the year 2009-10 and Rs.285 lakhs for the year 2010-11.

(vi).	<p>Other expenses:</p> <p>(A). <u>Management Fee:</u></p> <p>(i). During the initial tariff fixation in October 2005, this Authority had allowed Management fee under the head Technical Service Fee (TSF) relying on the certificate issued by its Chartered Accountant establishing the 'arms-length relationship' of the transaction of the TSF payable by the IGTPPL to its promoter company subject to the conditions that IGTPPL will produce at the time of next review documentary evidence and IT assessment orders for each of the years to show that the Income Tax Authorities have allowed this expenditure. It was categorically mentioned in the said Order that if such an evidence is not produced in the review, the estimated expenditure allowed in the said Order will be set off in the next tariff review. The IGTPPL is, therefore, advised to furnish a copy of each of (a). Income Tax Assessment Order for the years 2005-06 and 2006-07; (b). Provisional Tax Audit Certificate from the Chartered Accountant for this item of expense for the year 2007-08; (c). Document establishing remittance of management fee for the year 2007-08.</p> <p>(ii). The service agreement entered by the IGTPPL with Dubai Port Authority does not segregate the TSF payment with reference to services rendered for RGCT operations and that for ICTT operations. The port is advised to segregate this item of cost on appropriate basis and consider the cost relevant to the services rendered with reference to operations at RGCT and ICTT. The basis of appropriation of this expense for RGCT and ICTT may be explained.</p> <p>(iii). Indicate the exact term of the agreement entered with the DPA for providing TSF at RGCT and ICTT.</p> <p>(B). <u>Lease rent on additional area:</u></p> <p>(i). Indicate the extent of additional area allotted by the COPT and also confirm whether it is as per the LA giving reference of the relevant provision.</p> <p>(ii). Indicate the purpose for which this additional area is used and also confirm whether it is in line with the LA terms.</p> <p>(iii). The income earned by the IGTPPL from the additional area taken from the COPT may be indicated for the past period 2005-06 to 2007-08 along with estimates for the future 2008-09 to 2010-11. Also, show where this revenue is recognised in the income (actual / projections).</p> <p>(iv). Furnish detail computation of rental for additional area indicating the area leased, unit rate of lease rental giving reference to the relevant provision of the Licence Agreement/Scale of Rates.</p> <p>(C). <u>Outsourced tally / survey expense:</u></p> <p>The estimation of tally/survey services and security services outsourced by the IGTPPL may be justified with reference to copying of contract entered with outsourcing agency for providing this service.</p>
(vii).	<p>Depreciation:</p> <p>(a). Depreciation rate adopted in respect of each group of assets may be furnished giving reference to the Companies Act or the provisions of the Licence Agreement as the case may be.</p> <p>(b). Detailed working of the depreciation during the years 2005-06 to 2007-08 based on actual and estimates for 2008-09 to 2010-11 may be furnished separately in respect of assets taken over from the COPT and assets procured by the IGTPPL. Separate calculation may be furnished for ICTT operations.</p>

(viii).	Management and Administration Overheads:
	Detailed breakup of items included under the Management and Administration Overheads for each of the years 2007-08 to 2010-11.
(5).	Capital Employed:
	Fixed Assets:
	<p>(a). The breakup of the addition to the plant and machinery / cranes to the tune of Rs.262.51 crores proposed to be deployed at ICTT in 2009-10, may be furnished giving details of number of equipment, unit cost of the equipment and the total cost supported by documentary evidence in form of Work Order / Purchase Order / Invoice, etc.</p> <p>(b). The present status of each of the investments proposed for ICTT may be indicated. Based on the present status of progress of work and also in view of the above provision available in the LA allowing concurrent operations at RGCT and ICTT, the realistic date of migration of operations to ICTT and transfer of RGCT to the COPT need to be confirmed.</p> <p>(c). As per Article 5.1(e) of the Licence Agreement, the Licensee has an option to handover the Licensor's equipment to COPT when the IGTPPL transfers back the RGCT operations to the port and migrates its operations to ICTT. The IGTPPL is requested to indicate the option proposed to be exercised by it when it transfers the RGCT operations to the COPT and also clarify the following points:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ In case the IGTPPL proposes to handover the Licensor's equipment to the COPT, then please indicate takeover compensation payable by the COPT to the IGTPPL and the treatment given by the IGTPPL in the financial cost statement. Also, confirm whether the take over compensation payable by the COPT is as per the terms of the LA. ➤ Furnish of details of assets taken over from COPT, their value at the time of take over from the COPT, depreciation, value assets at the time of handing over the assets to the COPT and the compensation payable by the COPT. ➤ If the IGTPPL does not propose to transfer the assets to the COPT, then please indicate the value of such assets, effect of depreciation, etc. ➤ Sl.No.III in Form 4A shows deletion of Rs.500 lakhs from Buildings, Sheds, and Rs.4176 lakhs from the gross block of Cranes during the year 2009-10. Please clarify whether this deletion from gross block pertains to assets taken over from COPT. If so, indicate the basis of arriving at this value of the assets for deletion from the gross block. <p>(d). It may be noted that only completed and fully commissioned assets will be considered for capital employed. The work in progress should be excluded. A confirmation in this regard may be furnished.</p> <p>(e). The IGTPPL in Form 4B in Sl. No. VI has made a general statement about achieving operational efficiency in view of all brand new equipment and reduction in labour force. In this regard the existing moves per hour achieved by IGTPPL at RGCT and the improvement expected in the productivity in terms of moves per hour in the years 2009-10 may be indicated. The move per hour expected to be achieved in ICTT during the year 2010-11 may also be indicated.</p>
(6).	<p>Efficiency gain:</p> <p>Clause 2.4.1 of the tariff guidelines stipulates that the benchmark for efficiency will be the actual cost reduction achieved by the operator due to efficiency improvement in the previous tariff cycle. The benchmark for efficiency is average of the past performance of the same operator at the same terminal achieved in the immediately preceding tariff validity cycle. 50% of such cost reduction has to be considered for estimating the relevant expenditure while fixing tariff for the succeeding tariff validity period. The efficiency improvement claimed by the IGTPPL is not found to be as per the tariff guidelines.</p>

(7).	<p>Comparison of Actual vis-à-vis the Estimates (Form 7):</p> <p>(a). in this form, the estimated operating income for the years 2005-06 to 2007-08 need to be adjusted for tariff increase allowed in the said Order for a like to like comparison.</p> <p>(b). Estimates of capital employed and the return on capital employed for the years 2005-06 to 2007-08 are not as per the estimates considered in the last tariff Order. The estimated capital employed and ROCE may be taken as per the last tariff Order for comparing them with the actual.</p> <p>(c). For a like to like comparison, the capacity may be considered at the level considered in the last tariff Order while arriving at the capacity utilization for allowing ROCE (as per the 2005 tariff guidelines).</p>
C.	<p>Scale of Rates:</p>
(1).	<p>The cost statement for the year 2008-09 shows net surplus of Rs.587 lakhs. A quick calculation shows that the estimates for the year 2009-10, if segregated for RGCT operations will not reflect a deficit position for the year 2009-10 (till November). In the light of this position, the increase of 25% at the first stage proposed to be applied for its operations at RGCT need to be justified.</p>
(2).	<p>This Authority while fixing the initial tariff of IGTPL in October 2005 (which was based on the tariff structure model then prevailing in the Scale of Rates of the Cochin Port Trust) had in para 15(xx) specifically advised the IGTPL to draw its proposal based on cost of rendering the service for individual activities at the time of the next revision / review of its tariff. The IGTPL has, however, not adhered to our advice while formulating its tariff proposal. The IGTPL is again advised to arrive at the proposed rates with reference to the cost of rendering the service for individual components based on the actual experience gained in the past operations.</p>
(3).	<p>The reasons for reducing the number of free days for laden container from existing 7 days to 3 days may be explained. The additional income likely to accrue to the IGTPL in view of the proposed reduction in the free days at the existing tariff may be indicated for each of the years under consideration.</p>
(4).	<p>During the initial tariff fixation it was clearly established that the licence granted requires IGTPL to offer on-board stevedoring services. The COPT has also reported to have granted stevedoring license to the IGTPL for this purpose. This Authority has based on the proposed filed by the IGTPL approved tariff for on-board stevedoring including lashing / unlashings, stowage planning and supervision. It is now understood from communication received from some of the users that the IGTPL has outsourced the lashing / unlashings services to a private party through CSAA. In this regard please clarify the following points with reference to RGCT operations:</p> <p>(a). Whether the outsourcing of stevedoring service is done with the permission of the land lord port, COPT.</p> <p>(b). Confirm whether the LA allows the IGTPL to outsource the stevedoring service to other private party. If so, whether the stevedoring license granted by the COPT to the IGTPL is cancelled.</p> <p>(c). If this services are outsourced, clarify what is the tariff arrangement for on-board services offered by a private party authorized by the IGTPL and also as to who collects the tariff.</p> <p>(d). If the tariff is collected by the persons authorized by the IGTPL, clarify under what provisions levying of tariff is delegated to a private party without seeking approval of the TAMP.</p> <p>(e). Consideration, if any, available to the IGTPL for granting permission to others agencies to offer this service at its terminal may be stated.</p>
(5).	<p>As per clause 4.2 of the LA, the tariff has to be competitive with the tariff level existing at international container transshipment hubs and major competing port in the region. For this purpose, the IGTPL is required to consult the COPT prior to recommending the tariff. Please provide us the details of such consultation.</p>

9. The COPT was also requested to furnish additional information/clarifications vide our letter dated 23 January 2009. The COPT has responded to our queries vide letter dated 19 June 2009. The queries raised by us and the response of COPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by COPT
(i).	The realistic date as to when the IGTPPL will commence its operations at International Container Transshipment Terminal (ICTT) and transfer the Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) operations to the COPT may be indicated. It may also be indicated whether concurrent operations at both RGCT and ICTT will be resorted to, as provided in the LA.	IGTPPL are expected to commission ICTT by November 2009. IGTPPL have also informed that the migration from RGCT to ICTT is estimated to take 3-4 months for the entire process to complete and that till such time the RGCT project site will be occupied by IGTPPL.
(ii).	(a). Indicate the length of the berth allotted to the IGTPPL for operations at RGCT.	As per the Licence Agreement, 1800m waterfront is to be made available to IGTPPL. The entire 1800m waterfront is readily available with the Cochin Port. As requested by the IGTPPL, 625m waterfront was handed over to them on 15-12-2007 for the development of Phase I of ICTT. Further waterfront will be made available as required by the IGTPPL according to the traffic growth.
	(b). Appendix 3 of the LA stipulates stage-wise allotment of water front area to the IGTPPL for development/construction of berth at International Container Transshipment Terminal, Vallarpadam. The stage-wise water front area already provided / to be provided (with realistic assessment of time of such allotment) for development/construction of berth at ICTT may be furnished.	Appendix 3 of the LA states the following:- Sixty (60) hectares of land area will be made available at nominal rate as detailed in Article 5.3 (c) (i) for the terminal development and this area will be handed over in stages as per the requirement of the Licensee. Further, Ten (10) hectares of land area will be made available according to the requirement at the concessional rate as detailed in Article 5.3 (c) (ii). For the terminal development of Phase I of ICTT, thirty (30) hectares of land area will be initially handed over to the Licensee. In case more area is required by the Licensee for the terminal development at the Phase I of ICTT, it will be made available subject to substantiating the requirement by the Licensee with details on the proposed development.
(iii).	Comment on the reasonableness of capacity of the terminal assessed by the IGTPPL for the years 2005-06 to 2010-11.	As per the proposal, IGTPPL is using two Gantry Cranes (Ansaldo) and two Gotwald Cranes, while they are operating RGCT. IGTPPL has utilised the optimum capacity of RGCT during the years 2005-06 to 2007-08, with the entire supporting infrastructure available at present. As regards the projections for the year 2009-10 & 2010-11, it appears that they are transferring the Gotwald Cranes to ICTT and adding new four QCs, thereby six cranes are proposed for operation in a berth of 600 metre length and also having 4840 ground slots in the yard. This provision is enough to achieve the targets proposed by IGTPPL subject to providing sufficient number of yard equipments as these equipments have a direct bearing on the total throughput of the Terminal.

(iv).	<p>(a). Indicate the total area allotted by the COPT for stacking of containers for operations at RGCT and ICTT.</p> <p>(b). Confirm whether the area allotted / to be allotted by the COPT is as per the terms of the Licence Agreement. Also, give reference to the appropriate clauses in the Licence Agreement.</p> <p>(c). The lease rentals receivable from the IGTPPL as per the terms of L.A. for land / back up area allotted / proposed to be allotted may be furnished giving the details of the area leased and the applicable lease rental per sq. mtr. for the years 2008-09 to 2010-11.</p>	<p>(a). Regarding the land allotment for ICTT, an area of 425813 sq.m. was handed over to IGTPPL on 15-12-2007 and further an area of 60200 sq.m was handed over on 16-02-2008</p> <p>(b). Area has been allotted / to be allotted by COPT is as per the terms of the License Agreement vide Appendix-3A. (I) of the Licence Agreement.</p> <p>(c). License fee payable by IGTPPL for the land allotted is @ Rs.1 per sq.m per annum.</p>
(v).	<p>Furnish your comments on the traffic estimation made by the IGTPPL for the years 2008-09 to 2010-11. As regards transshipment containers, it has estimated a whopping increase of 644% and 240% during the years 2009-10 and 2010-11 respectively. Please comment on the reasonableness of these traffic estimates as well.</p>	<p>It is also mentioned here that IGTPPL has estimated only 0.56 % growth for foreign containers in the year 2009-10 compared to 2008-09, whereas the growth in transshipment container for the same period is 644%. In this regard, it may be noted that the ICTT at Vallarpadam to be commissioned in November 2009 is primarily meant to develop as a transshipment hub and the main driver of growth for the terminal shall be transshipment. Foreign containers cannot be reasonably expected to grow at a very fast pace considering the limitations in the hinterland of the terminal and the limited industrial growth scenario in the said hinterland. The transshipment containers on the other hand can grow irrespective of the growth of the industry and the economy of the immediate hinterland, and can be attracted from far off places connected by sea / rail routes with the unique positioning of the Transshipment Terminal, which can attract mother vessels.</p> <p>It may also be noted that while the growth in transshipment containers in the year 2009-10 is projected at 644%, this is only a statistical figure and has very little relevance for the growth of the Terminal considering the very low base of 4207 TEUs in the year 2008-09. Similarly, growth of 240% projected in 2010-11 is on the low base of 31304 TEUs. With respect to the volume of traffic at the container terminal whose main activity is going to be transshipment, the terminal operator is better equipped to provide the projections considering the prevailing and the future scenario; which they will have to support with adequate data / study reports, if felt necessary. The Port Trust has no reason to denounce the statistics provided by the terminal operator.</p>
(vi).	<p>(a). The estimated impact of wage revision, if any, to be borne by the IGTPPL with reference to the COPT employees taken over by the IGTPPL for RGCT operations may be furnished along with the detailed working.</p>	<p>It has stated that information is awaited from the IGTPPL.</p>

	<p>(b). As per Appendix 8 of the Licence Agreement, employees of the COPT taken over by the IGTPPL have to be repatriated to the COPT, when the RGCT terminal is reverted to the port. The IGTPPL expects to migrate and commence operation at ICTT by November 2009. However, it has not estimated any reduction in the strength of the employee. Please comment on the reasonableness of the employee cost estimated by the IGTPPL particularly for the year 2010-11 by when it would have shifted its operations to the ICTT.</p>																																																								
(vii).	<p>The prevailing rate at which the COPT supplies power to the IGTPPL may be indicated. Please comment whether the unit rate adopted by the IGTPPL for estimating the power cost for the three years 2008-09 to 2010-11 are reasonable.</p>	<p>IGTPPL is grouped under the head HT Consumer and the rates charges as on 31.3.2009 is as follows:-</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>Rate (Rs.)</th></tr><tr><td>Demand Charges (Rs./kVA of Billing Demand/Month)</td><td>350</td></tr><tr><td>Energy Charge (Paise/kWh)</td><td>370</td></tr></table> <p>The power cost estimated by IGTPPL for the three years from 2008-09 to 2010-11 is reasonable.</p>	Particulars	Rate (Rs.)	Demand Charges (Rs./kVA of Billing Demand/Month)	350	Energy Charge (Paise/kWh)	370																																																	
Particulars	Rate (Rs.)																																																								
Demand Charges (Rs./kVA of Billing Demand/Month)	350																																																								
Energy Charge (Paise/kWh)	370																																																								
(viii).	<p>(a). Comment on the reasonableness of the additions to the gross block estimated by the IGTPPL at Rs.975.17 crores in the year 2009-10. Confirm whether the proposed additional investments are in accordance with the provisions in the LA.</p> <p>(b). Reasonable estimates of takeover compensation payable by the COPT to the IGTPPL when the RGCT is expected to be reverted to the COPT may be furnished so that such receipt can be accounted in the financial cost statement of the IGTPPL.</p> <p>(c). In respect of assets transferred by the COPT to the IGTPPL, please furnish asset-wise details of gross block of assets as on 1 April 2004, Net block of such assets, value recovered/ recoverable through upfront fee and the compensation payable by the COPT to the IGTPPL.</p>	<p>(a). IGTPPL has not furnished details of the additions (Rs.975.17 crores) made to the Gross Block of assets during the year 2009-10.</p> <p>(b). Vide clause 13.2 (a) of the Licence Agreement, the Licensee shall hand over the vacant and peaceful possession of the Project Site together with all fixed assets forming part of the Project Facilities to the Licensor free of cost and free from all encumbrances. Therefore, no take over compensation is payable by the COPT when the RGCT is reverted to COPT.</p> <p>(c). The details of assets transferred as on 1st April 2005 is furnished as follows:</p> <table><tr><th>Asset Name</th><th>No.</th><th>Gross Block</th><th>Net Block</th><th>Replacement Value</th></tr><tr><td>Gantry crane</td><td>2</td><td>2606</td><td>1431</td><td>2872</td></tr><tr><td>RTG</td><td>4</td><td>1225</td><td>463</td><td>300</td></tr><tr><td>Reach Stacker</td><td>5</td><td>751</td><td>330</td><td>295</td></tr><tr><td>Prime Movers</td><td>29</td><td>204</td><td>60</td><td>86</td></tr><tr><td>Trailer chassis</td><td>24</td><td>45</td><td>-</td><td>20</td></tr><tr><td>Top lift truck</td><td>2</td><td>492</td><td>-</td><td>32</td></tr><tr><td>Computer facilities</td><td></td><td></td><td></td><td>13</td></tr><tr><td>Miscellaneous (tools, equipment etc)</td><td></td><td></td><td></td><td>16</td></tr><tr><td>Cost of spares</td><td></td><td></td><td></td><td>446</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>66</td><td>5323</td><td>2284</td><td>4080</td></tr></table>	Asset Name	No.	Gross Block	Net Block	Replacement Value	Gantry crane	2	2606	1431	2872	RTG	4	1225	463	300	Reach Stacker	5	751	330	295	Prime Movers	29	204	60	86	Trailer chassis	24	45	-	20	Top lift truck	2	492	-	32	Computer facilities				13	Miscellaneous (tools, equipment etc)				16	Cost of spares				446	TOTAL	66	5323	2284	4080
Asset Name	No.	Gross Block	Net Block	Replacement Value																																																					
Gantry crane	2	2606	1431	2872																																																					
RTG	4	1225	463	300																																																					
Reach Stacker	5	751	330	295																																																					
Prime Movers	29	204	60	86																																																					
Trailer chassis	24	45	-	20																																																					
Top lift truck	2	492	-	32																																																					
Computer facilities				13																																																					
Miscellaneous (tools, equipment etc)				16																																																					
Cost of spares				446																																																					
TOTAL	66	5323	2284	4080																																																					

		<p>Upfront payment recovered First year - Rs.2.04 crs (5% of Rs.40.80 crs) Second year-Rs.2.04 crs (5% of Rs.40.80 crs) Third year - Rs.4.08 crs (10% of Rs.40.80 crs) Fourth year-Rs.4.08 crs (10% of Rs.40.80 crs)</p> <p>The possibility of assessing the amount of compensation payable is very remote at this stage.</p>
(ix).	As per clause 4.2 of the LA, the tariff has to be competitive with the tariff level existing at international container transshipment hubs and major competing ports in the region. For this purpose, the IGTPPL is required to consult the COPT prior to recommending the tariff. Please provide us the details of such consultation.	IGTPPL had forwarded their tariff revision proposai to COPT before it was sent to TAMP. COPT did seek clarifications on various points and IGTPPL had replied the same.
(x).	<p>It is understood from communication received from some of the users that the IGTPPL has outsourced the lashing / unlashng services to a private party through CSAA. In this regard please clarify the following points:</p> <p>(a). Whether the outsourcing of stevedoring service is done with the permission of the land lord port, COPT.</p> <p>(b). Confirm whether the LA allows the IGTPPL to outsource the stevedoring service to other private party. If so, whether the stevedoring license granted by the COPT to the IGTPPL is cancelled.</p> <p>(c). If this services are outsourced, clarify what is the tariff arrangement for on-board services offered by a private party authorized by the IGTPPL and also as to who collects the tariff.</p> <p>(d). If the tariff is collected by the persons authorized by the IGTPPL, clarify under what provisions levying of tariff is delegated to a private party without seeking approval of the TAMP.</p>	It has not furnished an reply stating that the information is awaited from the IGTPPL.

10. A joint hearing in this case was held on 20 June 2009 at the COPT premises. The IGTPPL made a power point presentation of its revised proposal requesting tariff to be set on a normative basis for the new facility at ICTT, Vallarpadam. At the joint hearing, the IGTPPL, COPT and the concerned users / user associations made their submissions. The IGTPPL argued that the average revenue per TEU will be Rs.5878 under cost plus method which will mean 83% increase. Since such a high level of tariff might not be sustainable, they proposed normative method by which average revenue would be Rs.4497 per TEU only. The COPT pointed out that the rates to be fixed for ICTT should be competitive and at the same time, ensure validity of operation. It also indicated that the estimated savings to trade due to ICTT by avoiding transshipment would be \$ 200 per TEU. The trade generally demanded lower tariff at ICTT and some of them even suggested that the existing rates at RGCT should be reduced and applied to ICTT to boost trade. The Cochin Chamber of Commerce and Industry submitted a common written submission which, *interalia*, contains its comments on the proposal of the IGTPPL.

11. As decided in the joint hearing, the IGTPPL was advised to furnish following information / clarifications:

- (i). Clarifications / additional information sought vide letter of even no. dated 23 January 2009.
- (ii). Revised proposal segregating the financials of RGCT and ICTT and draft proposed Scale of Rates. The proposal should be self contained and submitted with all necessary workings and explanations as well as supporting documents.
- (iii). The capital expenditure for the ICTT project may be substantiated with documentary evidence and verified by the Cochin Port Trust.
- (iv). A detailed analysis of tariff, revenue, expenditure and capital employed may be furnished year-wise in respect of ICTT for the entire project life under the following options:
 - (a). Tariff setting following the cost plus method under Tariff Guidelines of 2005.
 - (b). Tariff setting on normative method suggested by IGTPPL in the hearing.
- (v). Response of IGTPPL to the written comments of the Port Trust and users which were forwarded from time to time earlier.

12.1. As decided in the joint hearing, the COPT was requested to initiate action on the following points:

- (i). Verification of the capital expenditure claimed by IGTPPL for their ICTT project and furnish its report and also confirm the capital expenditure is in line with the provisions of the Licence Agreement.
- (ii). To furnish the detailed estimates prepared by COPT for ICTT which was approved at the project clearance stage by the Government. The variation of actual expenses with reference to these estimates may be furnished alongwith reasons therefor.
- (iii). Comments, if any, of COPT on the request of IGTPPL to fix tariff based on a normative method instead of the tariff guidelines of 2005.

12.2. With reference to the points discussed at the joint hearing, the COPT vide letter dated 6 July 2009 has furnished the requisite information / clarifications which is summarised below:

- (i). The entire expenditure projected by IGTPPL could not be certified as the IGTPPL has been able to furnish documentary evidence only in some cases while in other cases, the figures furnished are only estimates or quotations.
- (ii). (a). As against the civil capital expenditure of Rs.889.4 crores projected by the IGTPPL, the contract documents worth Rs.729.7 crores were only produced by IGTPPL. The remaining expenditure are either at quotation stage or in estimation stage. Hence port could authenticate the expenditure of Rs.729.7 crores only.
- (b). With reference to capital expenditure of Rs.377.13 crores projected by the IGTPPL on equipment, the port could authenticate expenditure worth Rs.270.14 crores. The remaining expenditure of Rs.107 crores are stated to be at quotation / estimation stage.
- (iii). No estimate has been prepared by COPT for ICTT at the time of project clearance stage by the Government. A copy of the feasibility report prepared by M/s.Fredrick.R. Harris in 1998 had been annexed to the RFP document only to assist the bidders to make an assessment of the business proposition offered by

the project, without any commitment on the reliability of the details from the Port side. The project finalised after pre-bid negotiations with the prospective bidders is substantially different from that conceived in the feasibility report.

- (iv). The BOT Agreement provides for developing not less than 600 mtr berth with adequate equipment and capabilities in the first phase and further increase in the berth length to 1800 mtr. in subsequent phases commensurate with the growth in traffic. The contract does not provide for any minimum level of investment nor is there a financial closure requirement before proceeding with the project. As stipulated in the Agreement, they are now providing the minimum berth length of 600 mtr. with supporting equipment and yards.
- (v). In consideration of the requests made by IGTPPL as per the provisions of the Agreement, a total area of 48.8 hectare has been handed over to IGTPPL in two spells viz. 42.60 hectare on 15 December 2007 and 6.2 hectare on 22 February 2008, for the phase I development of the terminal including construction of berth and development of railway sidings.
- (vi). It has no comments to offer on the normative method of tariff fixation requested by IGTPPL.

13.1. With reference to the decision taken at the joint hearing, the IGTPPL has furnished the requisite information/clarifications in piecemeal which is explained in subsequent paragraphs.

13.2. The IGTPPL vide letter dated 22 June 2009 has furnished separate financial projections for ICTT and RGCT operation along with its revised proposal. The highlights of the proposal are explained hereunder:-

A. **For RGCT operations:**

- (i). Cost statement is furnished for the tariff cycle 2005-06 to 2007-08 and also for the year 2008-09 and projections for the year 2009-10. It has stated that the salaries are estimated based on account payment made for COPT staff and final wage settlement of the Cochin Port staff who are on deputation with IGTPPL is yet to be completed. On receipt of final details, the actual labour costs would be higher than estimates.
- (ii). The summary and the position reflected in the cost statement prepared by the IGTPPL is for RGCT operating at the existing tariff is tabulated below:

(Rs. in lakhs)						
Sl. No.	Particulars	2005-06 Actuals	2006-07 Actuals	2007-08 Actuals	2008-09 Provisional	2009-10 Estimates
(i).	Traffic (in TEUs)	201178	226171	253761	260872	185010
(ii).	Operating income	6148	7227	7788	8621	6037
(iii).	Operating costs + Depreciation + Management Overheads	5345	5779	5872	6029	5939
(iv).	FMI-FME	50	2	26	(-)214	(-)15
(v).	Capital employed	9793	9357	8485	7066	6202
(vi).	ROCE at applicable rate (15% for 2005-06 and 2006-07 and 16% for 2007-08 onwards).	1469	1404	1358	1131	662
(vii).	Net surplus / deficit	(-)615	46	586	1247	(-)579
(viii).	Net surplus / deficit as % of operating income	(-)10%	1%	8%	14%	(-)10%

(B). ICTT Operations:

- (i). Additions to the gross block in the year 2010 has increased from Rs.975 crores estimated earlier to Rs.1260 crores. The increase in the capex projections is on account of original cost not considering some elements of civil cost, inaccurate estimate from poor soil conditions, increase in price at the time of awarding contract etc. (The total gross block estimated in the cost statement is Rs.1335.20 crores in year 2010).
- (ii). The summary of the cost position reflected in the cost statement is as follows:

(Rs. in lakhs)

Sl. No.	Particulars	2010 Estimates	2011 Estimates	2012 Estimates
(i).	Traffic (in TEUs)	478000	588000	684456
(ii).	Total operating income	15438	18856	21889
(iii).	Operating cost	5920	6751	7581
(iv).	Depreciation	7504	7504	7504
(v).	Management Overheads	534	619	698
(vi).	Lashing/unlashing labour expenses	1008	1314	1711
(vii).	Surplus/Deficit	472	2668	4394
(viii).	Capital employed	125636	118453	108350
(ix).	ROCE @ 16%	20102	18952	17336
(x).	Net deficit	(19629)	(16284)	(12942)
(xi).	Net deficit as % of operating income	(-)127%	(-)86%	(-)59%

(C). Request to set tariff for upcoming ICTT on Normative Basis:

- (i). The IGTPPL has made a request to adopt the normative guidelines of 2008 for tariff fixation for ICTT operations citing the following reasons:
- (a). ICTT operations are commencing post the new guideline and the present application is the first tariff setting for the terminal and hence the normative approach can be adopted.
- (b). The major issue being debated about disallowance of royalty in tariff setting mechanism is unaltered under normative tariff setting approach.
- (c). Proposed normative tariff will be lower compared to ROCE method and will benefit trade.
- (d). The normative tariff linked to inflation related increases provides flexibility to enter into long term arrangement.
- (e). The existing normative tariff specifies the tariff cap and allows further discounting mutually agreed by the port and terminal operator to attract transshipment volume and compete with Colombo.
- (f). The return on capital employed method of tariff setting will involve significant deviation arising from reduction/loss of volume. Also the existing structure of concession agreement which provides incremental investment on full utilisation of existing 600 mtrs. quay line which will not allow the tariffs to reduce atleast over next ten years.

- (ii). Accordingly, the IGTPPL has furnished tariff for ICTT operations following norms prescribed in the guidelines of 2008 for upfront tariff fixation as summarised below:

(a). Optimal Capacity:

- (i). Optimal quay capacity computed in line with 2008 guidelines is 1195740 TEUs. The IGTPPL has considered quay length of 600 metres and has adopted the norms prescribed in the guidelines for arriving at the optimal quay capacity.
- (ii). Optimal yard capacity is assessed at 792705 TEUs assuming total ground slot at 4840 TEUs. It has submitted that since additional ground slot can be created depending on need, quay line is the limiting factor.
- (iii). In view of the above, optimal terminal capacity is considered at 1195740 TEUs in the tariff computation on normative basis.

(b). Capital Cost Estimation:

- (i). Capital cost considered by the IGTPPL for normative tariff fixation and the norms prescribed in the guidelines of 2008 is tabulated hereunder:

Sl. No.	Group	Norms	Estimation furnished by IGTPPL for ICTT operations (Rs. in crores)		
1.	Civil Construction cost	As per the estimates given by the Port Trust for construction of civil works for achieving maximum capacity.	883.722		
2.	Container Handling equipment (*)	Equipment	Norms	Calculation	Rs. in crores
		Quay gantry crane	One for 100 mtr. of berth length	6 Nos. x Rs.44.724 crores per QGC	268.344
		Rail mounted gantry crane	One for handling 6 Rakes/day	1 Nos. x Rs.5.76 crores per RMGC	5.760
		Rubber Tyred Gantry crane	Three for each quay gantry crane	18 Nos. x Rs.8.16 crores per RTGC	146.880
		Reach stacker	One for nine RTGs	2 Nos. x Rs.1.90 crores per Reach stacker	3.800
		Tractor Trailer	Six for each Quay gantry crane	36 Nos. x Rs.0.65 crores per Tractor Trailer	23.400
Total Equipment Cost		448.184			
3.	IT System cost	2% of the sum total of the civil construction and container handling equipment cost.	Estimated as per norms	26.638	
4.	Other Cost including Financing cost and Interest during construction.	10% of the sum total of the civil construction and container handling equipment cost.	Calculated as per norms	133.191	
Total Capital Cost		1491.735			

- (ii). The operating cost estimated for an optimal capacity of 11,95,740 TEUs by the IGTPPL is tabulated below:

(Rs. in lakhs)

Component	Norm	Working furnished by IGTPPL	Operating cost
Power	8 Kwh / TEU	8 Kwh / TEU x Rs.8 per unit	76.53
Fuel	4 Litres / TEU	4 litres / TEU x Rs.38 per litre	1817.52
Civil Repair and Maintenance	1% of Civil Asset	1% x Rs.883 crores x 10%	972.09
Mechanical & Electrical Equipment repair and maintenance	2% of Cost of Mechanical & Electrical Equipment	2% x Rs.448.18 crores x 10%	1044.61
Insurance cost	1% of Gross Fixed Asset Value	1% x Rs.149.173 crores	1491.74
Depreciation	As per norms prescribed in Companies Act or any norms prescribed in LA which is higher	As per norms	9394.58
Licence Fee	As per the rate prescribed in the prevailing SOR	Rs.80 per sq. mtr. per month x 12	7.20
Other Expenses	10% Gross Fixed Assets	10% x Rs.149.17 crores	14917.35
Total Operating Cost			29721.62

- (iii). Accordingly, the annual revenue requirement is estimated at Rs.5358.94 lakhs.

Sl. No.	Particulars	Rs. in lakhs
1.	Total annual operating cost	2972.16
2.	Return on capital employed	2386.78
	Total Revenue Requirement	5358.94
3.	Stevedoring revenue requirement (90% of total revenue requirement)	4823.05
4.	Stevedoring revenue per in Rs.TEU [Rs.48.23 crores / 1195740 TEUs]	4034

- (iii). To summarise, based on the above submissions, the IGTPPL has proposed the following:

- (a). Extension of the present tariff for RGCT operations till the date the container terminal operations are shifted to ICTT.
- (b). Approve tariff for ICTT based on normative method (i.e. Average stevedoring revenue at Rs.4094/-per TEU).

13.3. The revised proposal filed by the IGTPPL was forwarded to the COPT seeking their comments, if any.

14. The cost statement submitted by the IGTPPL vide letter dated 22 June 2009 did contain working and explanations. Further it did not address the important issues raised vide our earlier letter dated 23 January 2009. Further, the IGTPPL had not furnished requisite information/clarification on the various points identified at the joint hearing held on 20 June 2009. Hence, the IGTPPL was reminded to furnish requisite information on the points decided in the joint hearing. Apart from that, the gaps observed in the cost statements filed by the IGTPPL vide letter dated 22 June 2009 was also pointed out to IGTPPL vide letter dated 24 June 2009 with a request to furnish necessary additional information/clarifications. The IGTPPL has vide letters dated 26 June

2009, 29 June 2009 and 30 June 2009 furnished the information/clarifications. A summary of queries raised by us and the clarifications furnished by the IGTPPL are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from IGTPPL										
1.	Clarifications / additional information sought vide our letter of even no. dated 23 January 2009.	We have submitted updated proposal for RGCT / ICTT tariff setting vide our letter dated 22 June 2009. Since the application is revised, we request to let us know the clarifications required on the revised applications.										
2.	The capital expenditure for the International Container Transshipment Terminal project substantiated with documentary evidence and verified by the Cochin Port Trust.	<p>(a). Civil cost details as prepared by our Resident Engineer and duly certified by independent Chartered Accountant is submitted. The same has also been submitted to Cochin Port Trust for their comments.</p> <p>Copy of the Certificate of the Chartered Accountant certifying the civil cost is furnished. A summary of the statement furnished by the Chartered Accountant is as follows:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in crores)</p> <table><tr><th>Contract Value (as per agreement)</th><th>Contracted variations</th><th>Uncontracted Estimates</th><th>Claims Received</th><th>Total</th></tr><tr><td>692.00</td><td>20.50</td><td>144.60</td><td>32.10</td><td>889.30</td></tr></table> <p>Uncontracted Estimates refer to estimates of expenses likely to be incurred in future. Claims Received indicated in the statement are claims received for additional compensation which is yet to be finally approved by the IGTPPL.</p> <p>(b). The estimated costs for equipment along with letter of award / intent for some of the items issued by IGTPPL is also furnished.</p> <p>For the equipment cost estimated at Rs.377.13 crores, the IGTPPL has submitted copies of contract documents in respect of quay cranes, Rubber Tyred Gantry Cranes and Inspection fees which sum to Rs.271.06 crores and for the balance items the estimate is based on quotations / estimates from its Engineering department.</p>	Contract Value (as per agreement)	Contracted variations	Uncontracted Estimates	Claims Received	Total	692.00	20.50	144.60	32.10	889.30
Contract Value (as per agreement)	Contracted variations	Uncontracted Estimates	Claims Received	Total								
692.00	20.50	144.60	32.10	889.30								
3.	<p>A detailed analysis of tariff, revenue, expenditure and capital employed year-wise in respect of International Container Transshipment Terminal for the entire project life under the following options :</p> <p>(a). Tariff setting following the cost plus method under Tariff Guidelines of 2005.</p> <p>(b). Tariff setting on normative method suggested by IGTPPL in the hearing.</p>	<p>(a). Statement indicating expenditure, capital employed and average revenue under the normative method as well as cost plus method is furnished for the project period of ICTT vide email dated 29 June 2009.</p> <p>(b). For the purpose of 30 year's analysis under normative method, IGTPPL has revised the quay length to 1800 mtrs. from 600 mtrs. reported earlier. Capital cost is increased to Rs.4475 crores from Rs.1491 crores considered earlier. The average stevedoring revenue arrived at is Rs.4086 per TEU and the total average revenue per TEU is estimated at Rs.4540. Tariff escalation is stated to have been considered at 2.5% per annum. (The calculation shows that the tariff is escalated by 1.5 % per annum under the normative method)</p> <p>(c). In the cost plus scenario, the capital employed is increased at regular intervals without offering any explanations therefor. The other operating cost items are also increased substantially. The average revenue requirement per TEU estimated under cost plus method</p>										

		and normative method for period of first five year is tabulated below:																				
		(In Rs.)																				
		<table> <tr> <th rowspan="2">Year</th><th colspan="2">Average Revenue per TEU</th></tr> <tr> <th>Cost plus method</th><th>Normative method</th></tr> <tr> <td>2010</td><td>7128</td><td>4540</td></tr> <tr> <td>2011</td><td>5770</td><td>4608</td></tr> <tr> <td>2012</td><td>4945</td><td>4677</td></tr> <tr> <td>2013</td><td>5385</td><td>4747</td></tr> <tr> <td>2014</td><td>5196</td><td>4818</td></tr> </table>	Year	Average Revenue per TEU		Cost plus method	Normative method	2010	7128	4540	2011	5770	4608	2012	4945	4677	2013	5385	4747	2014	5196	4818
Year	Average Revenue per TEU																					
	Cost plus method	Normative method																				
2010	7128	4540																				
2011	5770	4608																				
2012	4945	4677																				
2013	5385	4747																				
2014	5196	4818																				
4.	Response of IGTPPL to the written comments of the Port Trust and users which were forwarded from time to time earlier.	Since we have submitted the revised application as discussed at the joint hearing held with port users, we wish to submit specific response to the comments.																				
5. (A).	Cost statement for RGCT:																					
(i).	A copy of Provisional Annual Accounts for the year 2008-09 may be furnished along with a statement reconciling the income, operating cost, depreciation, gross block considered in the cost statement with the figures reported in the Provisional Annual Accounts 2008-09.	Provisional unaudited Accounts for 2008-09 is furnished along with reconciliation statement.																				
(ii).	Operating and Direct Labour: Explain the reasons for estimating the operating and direct labour to increase from 285 in 2008-09 to 300 in 2009-10. Since the IGTPPL is about to migrate its operations to ICTT in November 2009. The actual number of operating and direct labour deployed by the IGTPPL during the year 2008-09 and in the first three months of the Financial Year 2009-10 may be indicated.	The actual number of employees presently with IGTPPL is 489 (Operations – 292, Maintenance – 136 & others – 61). IGTPPL has not added any headcount during the first three months of the 2009-10 financial year. It, however, plans to recruit 15 additional staff at RGCT in a phased manner.																				
(iii).	Furnish a copy of the recent electricity bill paid by the IGTPPL to justify the unit rate of Rs.7.10 adopted for the calculation of power cost in the year 2009-10.	Photocopy of the electricity bill of April 2009 is furnished. The average cost per unit for the month of April 09 works out to Rs.6.87 per unit. The rate considered for 2009- 10 is based on an anticipated increase of an average of 10% during the financial year.																				
(iv).	Our Query no. B (5) (iii) (c) (i) raised in our earlier letter dated 23 January 2009 is reiterated. The estimates of repairs and maintenance cost may be justified with reference to the norms and the cost allowed in other private container terminals.	IGTPPL had inherited several equipment from the Cochin Port which are very old. These include 2 RMQCs which are more than 15 years old (Commissioned in 1994). The 5 Reach Stackers taken over from the COPT are also in need of regular repairs and maintenance to even keep them operational till the migration. Due to the vintage of these equipment, the repair & maintenance costs are extremely high. The stack yard and the wharf areas require constant attention to keep them in serviceable condition.																				
(v).	(a). The licence fee as per the terms of the Licence Agreement works out to Rs.1058.40 lakhs in 2006-07, Rs.1111.32 lakhs in 2007-08 and Rs.1166.89 lakhs in 2008-09. The lease rental	The license agreement specifies the minimum area required for operating the RGCT terminal. However, as and when operationally required, additional land area is made available by COPT to IGTPPL to facilitate handling additional volume. The variance in payment represents these adhoc rentals paid by IGTPPL.																				

	reported/estimated by the IGTPPL in the cost statement for these years is found to vary marginally from the estimates made by us as per the terms of the Licence Agreement. The reasons for the variation may be explained.	
	(b). Furnish a detailed calculation of estimation of lease rental for all the years under consideration.	It has confirmed that all lease rentals are worked out as per the concession agreement. It has submitted copies of bill raised by the COPT for the years 2005-06 to 2008-09 as documentary evidence.
(vi).	<p>(a). During the initial tariff fixation in October 2005, this Authority had allowed management fee considered under the head Technical Service Fee (TSF) relying on the certificated issued by its Chartered Accountant establishing the 'arms-length relationship' of the transaction of the TSF payable by the IGTPPL to its promoter company subject to the conditions that IGTPPL will produce at the time of next review documentary evidence and IT assessment orders for each of the years to show that the Income Tax Authorities have allowed this expenditure. It was categorically mentioned in the said Order that if such an evidence is not produced in the review, the estimated expenditure allowed in the said Order will be set off in the next tariff review. The IGTPPL is, therefore, advised to furnish a copy of each of the following documents:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Income Tax Assessment Order for the years 2005-06 and 2006-07. • Provisional Tax Audit Certificate from the Chartered Accountant for this item of expense for the year 2007-08. • Document establishing remittance of management fee for the year 2007-08 and 2008-09. 	<p>Income Tax Assessment for the year 2005-06 is completed and the assessment order is furnished. Assessment for the rest of the years is not yet complete.</p> <p>Tax Audit Certificate for the year 2007-08 (Assessment Year 2008-09) certifying that the transactions are at arm's length basis is submitted.</p> <p>Management fee for the years 2007-08 and 2008-09 are not paid due to paucity of funds. However, provisions for these have been made in the books of accounts.</p>
	(b). The service agreement entered by the IGTPPL with Dubai Port Authority does not segregate the TSF payment with reference to services rendered for RGCT operations and that for ICTT operations. The IGTPPL was in this regard advised to segregate this item of cost on appropriate basis and consider the cost relevant to	The Management Fee paid to DPW cannot be apportioned to RGCT and ICTT as there is no equitable basis to do the same. Also, the extract of agreement reproduced below clearly differentiates on the fees required for ICTT operations which will be higher and payable from commencement of ICTT operations in 2010.

	the services rendered with reference to operations at RGCT and ICTT. Explain the basis of appropriation of this expense for RGCT and ICTT.	
	(c). Furnish detailed calculation of this item for each of the years under consideration.	The computation of Technical Service Fees for the years 2007-08 to 2012 has been furnished.
	(d). Please explain why the management fee payable to DPA should be linked to gross revenue earned by the IGTPPL without any linkage to services provided.	The ICTT, in its final phase, will be a terminal with 1,800 Mtrs of quay and will require significant efforts from DPA for technical and managerial input. ICTT operations will involve capturing significant volume of transshipment business which will require significant global support from DPA in securing revenue stream at competitive pricing. Hence, we believe the linking of management fees to revenue is appropriate. This is normal practice for royalty/technical services agreements. So long as the amount due is established at arm's length under transfer pricing principles, the expense should be considered in tariff setting as per the prevailing guidelines.
(vii).	Explain the reasons for estimating around 40% increase in the other expenses in the year 2009-10 over the 2008-09 provisional figures.	The provisional figure for other expenses for the year 2008-09 is Rs.146 lakhs and the same for the year 2009-10 (8 months) is Rs.111 lakhs, which shows an annualized increase of only 14%. The proposed increase is on account of deployment of additional security during migration.
(viii).	(a). The depreciation in the year 2009-10 considers Rs.11.70 crores for impaired assets. Please clarify what this estimate pertains to and how the values of such assets were determined.	As per the Licence Agreement (LA) the QCs and RTGCs of RGCT which are not being migrated to ICTT could be returned to COPT at the value defined in the LA (article 5 clause (e)). Hence, the amount prescribed in the LA is taken as the realizable value for 2 QCs and 1 RTGC and the balance book value has been taken as impairment. For items like civil construction, yard etc. these are returned to the Port and the entire written down value of the asset is taken as impairment. It has furnished asset-wise details of impairment loss estimated at Rs.11.70 crores after adjusting Rs.10.95 crores receivable from COPT for 2 QCs and 1 RTGs to be handed over to the Port.
	(b). Para 15 (x) of the Order explains the treatment of depreciation considered during the initial tariff fixation. In the said Order, the upfront payment of Rs.40.80 crores payable towards cost civil assets and equipment transferred by the port were depreciated @ 25% assuming that the IGTPPL would shift the operations to ICTT by the end of the fourth year as reported at that point of time. This was done after adjustment of Rs.15.11 crores receivable as residual value for the assets to be reverted at the option of the licensee as per the terms of LA. Please confirm whether the depreciation considered in the statement is in line with the approach followed in the last tariff Order.	IGTPPL has adopted the depreciation prescribed by the Company's Act for the year 2005-06 to 2008-09 resulting in depreciation charge compared to the original estimates being lower. The difference between the written down value of the assets as on 30 th November 2008 and the transfer price to COPT is shown as impairment.
	(c). Furnish depreciation rate adopted for the assets taken over	Depreciation on fixed assets (including assets created on leasedhold land) is provided on straight line basis at the

	from the Cochin Port Trust as well as for other assets.	rates specified in Schedule XIV of the Companies Act except in case of major refurbishment to buildings roads, payments, and boundary walls on leasehold property which is written off over useful period of life of 8.67 years. Assets taken over from Cochin Port viz. Plant and Machinery and computers are depreciated over their useful life estimated by the management i.e. Plant and Machinery over 8.1 to 9.08 years and computers over 6.16 years. Additions are depreciated from the month of addition and deletions are depreciated up to the month of sale.																																
(ix).	The proposal does not explain the loss on foreign exchange variation to the tune of Rs.1.86 crores considered in the cost statement in the year 2008-09.	This is exchange rate loss due to reinstatement amount due to DP World as per AS11. We request the authority to group this under management fees.																																
(x).	The cost statement separately indicates efficiency gain of Rs.3.22 crores in the year 2006-07, Rs.10.34 crores in the year 2007-08 and Rs.13.02 crores in the year 2008-09. The efficiency gain figures indicated in the cost statement is not supported by any calculation.	Efficiency gain is worked out based on optimum yard capacity of RCTT based on present dwell days. The RGCT suffers from severe yard congestion from time to time. It also has no recourse to CFS which facilitate large scale evacuation of containers from the terminal. The summary of efficiency gain calculation furnished by IGTPL is tabulated below: <table><tr><td colspan="4">(Rs. in lakhs)</td></tr><tr><td>Calculation of Efficiency Gain</td><td>2006-07</td><td>2007-08</td><td>2008-09</td></tr><tr><td>Volume as per Capacity (TEUs)</td><td>214,054.59</td><td>214,054.59</td><td>214,054.59</td></tr><tr><td>Actual Volume done (TEUs)</td><td>226,170.50</td><td>253,760.50</td><td>260,872.00</td></tr><tr><td>Volume achieved due to efficiency (TEUs)</td><td>12,115.91</td><td>39,705.91</td><td>46,817.41</td></tr><tr><td>Additional revenue due to efficiency</td><td>387.16</td><td>1,218.66</td><td>1,547.17</td></tr><tr><td>Less: Associated variable cost (excl royalty)</td><td>65.56</td><td>184.51</td><td>244.99</td></tr><tr><td>Contribution</td><td>321.60</td><td>1,034.16</td><td>1,302.18</td></tr></table>	(Rs. in lakhs)				Calculation of Efficiency Gain	2006-07	2007-08	2008-09	Volume as per Capacity (TEUs)	214,054.59	214,054.59	214,054.59	Actual Volume done (TEUs)	226,170.50	253,760.50	260,872.00	Volume achieved due to efficiency (TEUs)	12,115.91	39,705.91	46,817.41	Additional revenue due to efficiency	387.16	1,218.66	1,547.17	Less: Associated variable cost (excl royalty)	65.56	184.51	244.99	Contribution	321.60	1,034.16	1,302.18
(Rs. in lakhs)																																		
Calculation of Efficiency Gain	2006-07	2007-08	2008-09																															
Volume as per Capacity (TEUs)	214,054.59	214,054.59	214,054.59																															
Actual Volume done (TEUs)	226,170.50	253,760.50	260,872.00																															
Volume achieved due to efficiency (TEUs)	12,115.91	39,705.91	46,817.41																															
Additional revenue due to efficiency	387.16	1,218.66	1,547.17																															
Less: Associated variable cost (excl royalty)	65.56	184.51	244.99																															
Contribution	321.60	1,034.16	1,302.18																															
(xi).	<p>In the initial tariff fixation Order, the upfront payment of Rs.40.80 crores payable towards cost civil assets and equipment transferred by the port were depreciated @ 25% assuming that the IGTPL would shift the operations to ICTT by the end of the fourth year. The residual value of Rs.15.11 crores stipulated in the LA receivable at the end of the fourth year was, however, adjusted from the upfront payment for the computation of depreciation.</p> <p>The presumption here was that all the assets taken over from the COPT would be reverted back to the port when the IGTPL shifts its operations to ICTT at the end of the fourth year. The cost statement filed by the IGTPL does not show deletion of any assets from the gross block of the assets in the year 2009-10 when it proposes to revert back the RGCT</p>	No specific reply furnished.																																

	to the COPT. If anything contradicts to the presumption made during the last tariff fixation in real terms, then the correct position may be indicated and also reflected in the cost statement.																					
	(a). Para 15 (xv) (c) of the initial tariff Order deals with return allowed on assets taken over from the COPT. Since the payment of upfront fee for assets taken over from the COPT was payable in a phased manner as per the terms of the LA, the return was allowed only to the extent of the amount actually payable by the IGTPPL during each of the financial years and interest was allowed on the unpaid amount of upfront fee as an expense. It is not clear how the depreciation and return on the assets taken over from the COPT is considered in the cost statement. Furnish of details of assets taken over from COPT, their value at the time of take over from the COPT, depreciation and return considered on value assets from the year 2005-06 onwards.	Details of assets taken over from COPT have been furnished which is reported to be Rs.40.80 crores with reference to equipment. The rate of deprecation applied thereon is as per Companies Act and accounting policy of the company. The depreciation charge is considered only as per audited accounts. It has not furnished the depreciation and written down value of assets from the year 2005-06 onwards with reference to the assets taken over from the COPT.																				
	(b). In case the IGTPPL proposes to handover the Licensor's equipment to the COPT, then indicate takeover compensation payable by the COPT to the IGTPPL and the treatment given by the IGTPPL in the financial cost statement. Also, confirm whether the take over compensation payable by the COPT is as per the terms of the LA.	<p>The working of loss on handover of the assets based on written down value as on 30th November 09 is furnished which is tabulated below. It has confirmed that the compensation payable by COPT is as per terms of license agreement.</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in lakhs)</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>Original Cost</th><th>WDV</th><th>Realisable value</th><th>Loss</th></tr><tr><td>RTG (1 No.)</td><td>112.50</td><td>57.22</td><td>18.75</td><td>(38.47)</td></tr><tr><td>RMQC (2 Nos.)</td><td>2990.00</td><td>1520.76</td><td>1077.00</td><td>(443.76)</td></tr><tr><td>Total</td><td>3102.50</td><td>1577.98</td><td>1095.75</td><td>(482.23)</td></tr></table>	Particulars	Original Cost	WDV	Realisable value	Loss	RTG (1 No.)	112.50	57.22	18.75	(38.47)	RMQC (2 Nos.)	2990.00	1520.76	1077.00	(443.76)	Total	3102.50	1577.98	1095.75	(482.23)
Particulars	Original Cost	WDV	Realisable value	Loss																		
RTG (1 No.)	112.50	57.22	18.75	(38.47)																		
RMQC (2 Nos.)	2990.00	1520.76	1077.00	(443.76)																		
Total	3102.50	1577.98	1095.75	(482.23)																		
	(c). If the IGTPPL does not propose to transfer the assets to the COPT, then please indicate the value of such assets, effect of depreciation, etc. in the cost statement of RGCT.	Refer to point (b) above.																				
(xii).	During the initial tariff fixation, the Preliminary Expenses estimated by IGTPPL pertaining to RGCT operations were spread over for four year period. However, the cost statement now submitted by IGTPPL does not show any expenses under this head. Please indicate the factual position and indicate the treatment for preliminary expenses given by the IGTPPL in the cost statement as well as in Annual Accounts from the years 2005-06 to 2008-09.	Preliminary expenses are reported in the Form 4A under Intangibles.																				

(xiii).	<p><u>Comparison of Actual vis-à-vis the Estimates (Form 7):</u></p> <p>The estimate of ROCE may be considered as per the last tariff Order for comparing them with the actual.</p>	<p>The form No 7 is duly updated in line with the tariff order. As per the statement furnished, the actuals vis-à-vis estimates (considered in the last tariff order) for the years 2005-06 to 2007-08 is as follows:</p> <table><tr><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="2">2005-06</th><th colspan="2">2006-07</th><th colspan="2">2007-08</th></tr><tr><th>Estimates</th><th>Actuals</th><th>Estimates</th><th>Actuals</th><th>Estimates</th><th>Actuals</th></tr><tr><td>Traffic</td><td>212951</td><td>201178</td><td>244894</td><td>226171</td><td>265761</td><td>253761</td></tr><tr><td>Income</td><td>5374</td><td>6148</td><td>6686</td><td>7227</td><td>7880</td><td>7788</td></tr><tr><td>Total Cost</td><td>5308</td><td>5294</td><td>5941</td><td>5777</td><td>6412</td><td>5845</td></tr><tr><td>Net Surplus / Deficit</td><td>66</td><td>854</td><td>745</td><td>1450</td><td>1468</td><td>1943</td></tr></table>	Particulars	2005-06		2006-07		2007-08		Estimates	Actuals	Estimates	Actuals	Estimates	Actuals	Traffic	212951	201178	244894	226171	265761	253761	Income	5374	6148	6686	7227	7880	7788	Total Cost	5308	5294	5941	5777	6412	5845	Net Surplus / Deficit	66	854	745	1450	1468	1943
Particulars	2005-06			2006-07		2007-08																																					
	Estimates	Actuals	Estimates	Actuals	Estimates	Actuals																																					
Traffic	212951	201178	244894	226171	265761	253761																																					
Income	5374	6148	6686	7227	7880	7788																																					
Total Cost	5308	5294	5941	5777	6412	5845																																					
Net Surplus / Deficit	66	854	745	1450	1468	1943																																					
(xiv).	<p>(a). Please explain why the income from lashing / unlashings for the years 2005-06 and 2006-07 is shown under the FME when the income is directly related to container handling operations. Please clarify where the income from lashing / unlashings is recognised in the cost statement for the years 2007-08 to 2009-10 as it shows Nil under the Finance and Miscellaneous Income.</p>	<p>IGTPL has ceased to carryout the lashing / unlashings operation since 1 Oct 2006. The lashing/unlashings operations are undertaken by the Cochin Steamer Agents Association and IGTPPL has no role in it. Hence, it is considered as an exceptional item.</p>																																									
	<p>(b). Finance and Miscellaneous Income (FME) includes income from MOT and CUT off charge. Please explain what is the nature of the income.</p>	<p>MOT represents the reimbursement of amounts recovered from the trade towards merchant overtime payable to customs during 2005-06. The CUT off charge is realised from customers by way of penalty.</p>																																									
B.	<p>Cost statement for ICTT operations:</p>																																										
(i).	<p>As per the actual traffic handled by the IGTPPL at RGCT, the transshipment container hardly constituted 1.5% of the total container traffic handled by the operator. As against this the transshipment container projected for ICTT operations is 29% (both foreign / coastal) for all the years 2010, 2011 and 2012. Explain the basis of estimating such significant increase in the traffic of transshipment container.</p>	<p>The formation of ICTT is primarily with the objective to attract transshipment cargo which is presently handled at neighboring international ports. Closest port to ICTT handling transshipment is Colombo. During the year 2007, Colombo handled about 3.38 mn TEUs, out of which 75% (2.54 mn TEUs) is transshipment and 70% of this (1.76mn TEUs) is for India. The South Indian Ports gets 60% of this i.e. about 1 mn TEUs. Based on this, we expect to handle about 29% of throughput as transshipment.</p>																																									
(ii).	<p>Furnish the existing container mix in the operations carried out by the IGTPPL at RGCT under different categories i.e. coastal, foreign, transshipment, 20 / 40 empty / laden may be furnished.</p>	<p>Details of the container mix for the year 2009-10 is furnished.</p>																																									
(iii).	<p>The detailed analysis done by the IGTPPL for estimating a container mix traffic under different categories i.e. coastal, foreign, transshipment, (20'/40' empty/laden) may be furnished to justify the traffic projections for the years 2010, 2011 and 2012.</p>	<p>The existing cargo trend for costal and foreign volumes is assumed for ICTT volumes. The transshipment volumes mix is estimated based on actual volumes handled at Colombo which has significantly higher number of 40' containers.</p>																																									
(iv).	<p>(a). The IGTPPL has not furnished form 2B furnishing income projections in the format prescribed by the Authority. Further, Note 3 to Form 2B of the prescribed formats for tariff proposal adopted by this Authority requires the operator to</p>	<p>Form 2B giving break up of income from various categories of container is furnished.</p>																																									

	provide detailed computation of income with reference to estimated traffic. However, no such computation has been furnished by the IGTPPL. Please furnish the details in Form 2B as well as detailed computation of income with reference to estimated traffic for each of the tariff items at the existing tariff level and at the proposed tariff level for all the years under consideration.	
	(b). The Form 2A states that the TEU ratio adopted for estimating the traffic / income is 1.50 for each of the years 2010 and 2011 and 1.36 in the year 2012. Furnish the existing 20' / 40' containers handled at RGCT and the prevailing TEU ratio at RGCT and furnish, reasons with detailed analysis for change, if any, there from when operation is moved to ICTT.	Details of existing TEU ratio are furnished. The projected volumes are at box TEU ratio of 1.50 in view of larger number of 40' containers from Transshipment volumes for all three years. There was formula error in Form 2A in the year 2012 for computing the ratio. However the actual containers indicated in the forms are correctly estimated and reflected in the revenue.
(v).	Confirm that the income projections are made taking into consideration the prevailing exchange rate. The exchange rate adopted for estimating the dollar denominated tariff item may be indicated.	The exchange rate adopted is Rs.48 per USD.
(vi).	The cost statement considers estimation of labour expenses for lashing and unlashng services under the head FME. However, the income from lashing / unlashng is not shown in the cost statement separately. Please indicate the estimated income from lashing / unlashng and also clarify under which head the income from this service is factored in the cost statement. The Authority in the initial tariff Order has already explained that the IGTPPL approval of tariff arrangement for on-board stevedoring charges is to be obtained from the Authority. The IGTPPL is, therefore, advised to incorporate to file a suitable proposal in this regard and include the income at the existing level approved by the Authority in the cost statement for both RGCT and ICTT. The expenditure for the relevant services is factored in the cost statement than the relevant income should also be recognised.	IGTPPL has ceased to carryout the lashing / unlashng operation since 1 Oct 2006. This is being now being undertaken by the CSAA and IGTPPL has no role in performing this activity at RGCT. On migration to ICTT, it would like to levy all inclusive charge for stevedoring including lashing and unlashng operations as done by other terminals. Hence the revised Scale of Rates to be adopted for ICTT operations should specify comprehensive stevedoring charge including the provision of lashing / unlashng services.
13.3. at int 14. costs earlie	(vii). The average cost per employee estimated for RGCT operations is Rs.2.9 lakhs per employee for operating and direct labour as well as for maintenance labour. In this context, justify the reasons for	At RGCT, the majority of the staff are on deputation from the Cochin Port. For ICTT operations only direct recruits of IGTPPL will be taken. The pay scales of IGTPPL and COPT are quite different. Also the number of employees proposed for ICTT facility is significantly lower than that employed at RGCT by COPT which require significantly

	estimating the average cost per employee to increase the level of Rs.3.5 lakhs for operating and direct labour and Rs.4.1 lakhs for maintenance labour in the year 2010.	higher skill levels requiring adequate remuneration.
(viii).	The reasons for estimating the average employee cost increased by 7.3% to 9% may be justified.	The increase is in line with normal salary increase applicable in India.
(ix).	Equipment Running Cost:	
	Power Cost:	
	(a). Power cost for all the years under consideration is estimated based on electricity consumption of around 17 units per TEU. The estimated electricity consumption is found to be higher when compared with the position at some other container terminals. It is noteworthy that the consumption considered by IGTPL is more than double of that of the norm prescribed in the upfront guidelines. The estimated consumption of electricity may be justified with detailed analysis.	This is in line with the actual cost incurred at RGCT. Since the ICTT consumption cannot be established, we request the Authority to adopt the normative consumption norms.
	(b). The unit cost of power considered for estimating the RGCT operations is Rs.7.10. The unit cost of power for ICTT operations is estimated based on the rate of Rs.9.90 for the year 2010. Explain the reasons for such variation in the unit cost of power.	The average per unit (fixed as well as variable) cost at RGCT is Rs.7.10 per unit. The rate increase estimated for ICTT operations is after considering various factors i.e. the area under operations is likely to be significantly higher (present area approximately 9 Hectare going up to 90 Hectare) resulting in significantly larger number of light points which are fixed in nature. With the increased peak demand for operating four Quay Cranes with high technical specifications, the peak demand requirement is likely to go up significantly. Further, in view of short supply of electricity in Kerala the rate is likely to increase. Based on above justifications, the estimate of Rs.9.90 per unit is reasonable.
(x).	Equipment hire charge:	
	(a). Details of equipment proposed to be taken on hire in the years 2010, 2011 and 2012 may be furnished.	The ITV Hiring charges is taken at Rs.150 per TEU with an increase of 2.50% yoy for inflation.
	(b). Copies of the contracts entered with the contractors for the ICTT operations may also be furnished to substantiate the estimates for the year 2010.	IGTPL is currently negotiating with prospective contractors. No contract has been signed so far.
	(c). It may be confirmed that the hire charges payable to the suppliers are competitive market rates.	The rates which is charged in other DPW terminals is between Rs.100 to Rs.200 per TEU. However, the costs in Kerala are much higher. For estimation purpose Rs.150 per TEU is considered based on recent payments made for hiring ITVs to work inside the terminal.
(xi).	Lease Rentals:	
	(a). As per Article 5.3 (c) of the Licence Agreement, the area to be allotted by the COPT for construction of berth, for terminal development and for development of railway sidings and container storage yard is at the rate and Re.1 per square metre per annum	The lease rent for 80 hectares of the terminal is Re.1 per sq metre and for the next 10 hectares, it is Rs.25 per sq metres. A detailed working is furnished in this regard.

	subject to 30% escalation after every 5 years. Whereas the lease rate considered for estimating lease rental is Rs.3.67 per square metre. The reasons for such variations may be explained and confirm that the estimation is based on the relevant terms of License Agreement.	and normative method 1 tabulated below: Average Cost plus method 7128 5770 4945																
	(b). As per Article 5.3 (c) (i), (iii) and (iv), the total area to be allotted by the COPT for terminal development, berth construction and development of railway sidings works out to 80 hectares (8 lakhs square metre) whereas the lease rental is estimated for 9 lakhs square metre. Please clarify whether the IGTPPL has made any request to the COPT requesting for additional area and also if so justify the need for additional area when the capacity utilisation estimated by the IGTPPL is only 50% in the year 2010, 61% in the year 2011 and 71% in the year 2012. Figures reported	As per the licence agreement [clause 5.3 (c)], the land area allotted for terminal development is 70 hectares (Original - 60 hectares + additional - 10), for berth - 10 hectares and for rail sidings - 10 hectares, which sums up to 80 hectares. Provisional unaudited along with reconciliation																
(xii).	(a). Justify the reasons for estimating other expenses from Rs.146 lakhs reported in the year 2008-09 as per provisional accounts for Rs.209 lakhs in the year 2010 for ICTT operations. Increase from 2008-09 to 2010 is about 300 in 2008-09 to 2010.	The other expenses consist mainly of security and survey / tally expenses. Since the office area at ICTT is larger compared to RGCT and also volumes are higher, higher cost is estimated. Detailed break up of this expenses is tabulated below: (Rs. lakhs) <table><thead><tr><th></th><th>2010</th><th>2011</th><th>2012</th></tr></thead><tbody><tr><td>Security</td><td>111</td><td>116</td><td>122</td></tr><tr><td>Tally / Survey</td><td>97</td><td>135</td><td>176</td></tr><tr><td>Total</td><td>209</td><td>251</td><td>298</td></tr></tbody></table>		2010	2011	2012	Security	111	116	122	Tally / Survey	97	135	176	Total	209	251	298
	2010	2011	2012															
Security	111	116	122															
Tally / Survey	97	135	176															
Total	209	251	298															
	(b). Explain the reasons for estimating the other expenses to increase by 20% and 18.7% in the years 2011 and 2012 over the estimates of the respective previous.	The other expenses include the Tally / survey costs which is to be outsourced at a unit rate of Rs.30.67 per box. This has contributed to increase in other expenses over and above the inflation norms.																
(xiii).	Justify the reasons for escalating the management and general overheads which is generally fixed in nature by 10% in the year 2011 and 12.7% in the year 2012 over the estimates of the respective previous years.	With the growth of the throughput at the terminal a provision has been made to source senior and experienced personnel to undertake the additional responsibilities that flow out of the growth of the terminal.																
(xiv).	Capital Employed: The basis of estimating the current liability for the years 2010, 2011 and 2012 may be explained.	There has been an error in estimating the working capital employed. Fresh calculation is furnished. Debtors is estimated at 30 days of outstanding based on approved tariff. It has justified that in order to achieve the desired growth rate and counter the competition from Colombo, additional credits will have to be granted to customers.																
(v).	The IGTPPL has not furnished draft proposed Scale of Rates for ICTT	Current liability for the year 2010, 2011 and 2012 is Rs.111 Lakhs, Rs.126 Lakhs and Rs.137 Lakhs respectively. This is estimated at one month's payment of labour and equipment hire costs.																
(xv).	The IGTPPL has not furnished draft proposed Scale of Rates for ICTT	Though it has stated that detailed working has been submitted to TAMP, it has not submitted the draft																

	operations while segregating the cost statement of RGCT from ICTT. The IGTPPL may furnish the draft proposed Scale of Rates for ICTT operations and furnish detailed working of revenue at the proposed tariff level.	proposed Scale of Rates or any detailed working in this regard.								
(C).	Computation of the Normative tariff as per 2008 upfront tariff guidelines:									
(i).	(a). The computation of yard capacity furnished by the IGTPPL is not in accordance with the formula prescribed in the upfront tariff guidelines. Please furnish the yard capacity as per the norms prescribed in the guidelines.	ICTT is proposing to commence the operations with only 2,000 ground slots. The normative capacity for the entire yard area at ICTT would work out to 4.1 Million TEUs. However since quay line is the constraining factor, the normative capacity indicated at 1195740 TEUs should not undergo a change.								
	(b). Indicate the total backup area for ICTT operations as per the License Agreement terms and also furnish the actual area of land available for use for ICTT project and the distribution of available land in terms of storage facility and auxiliary facility at the container terminal.	As per the LA, the COPT is obliged to hand over 90 hectares for development of the yard, berth, railway facilities and related activities. The total area available in the project site is 115 hectares. IGTPPL proposes to operate 15,000 ground slots with the additional availability of land.								
	(c). Furnish the container mix viz., foreign containers, transshipment containers, coastal containers and others, for operating at the optimal capacity. The break-up in terms of laden, empty containers and reefer containers under each of the above category of containers may also be furnished.	It is difficult to quantify the percentages on transshipment and foreign containers ratio at forecasted volumes. Based on the preset estimates of volumes mix given below the normative tariff can be established. Over dimensional and Hazardous containers would not be more than 2% of total containers in line with trend observed at other terminals. <table><tr><td>Origin Destination Foreign containers</td><td>60%</td></tr><tr><td>Transshipment Containers</td><td>25%</td></tr><tr><td>Coastal Containers</td><td>6%</td></tr><tr><td>Coastal Transshipment</td><td>4%</td></tr></table>	Origin Destination Foreign containers	60%	Transshipment Containers	25%	Coastal Containers	6%	Coastal Transshipment	4%
Origin Destination Foreign containers	60%									
Transshipment Containers	25%									
Coastal Containers	6%									
Coastal Transshipment	4%									
(ii).	Capital Cost: The berth cost and the cost relating to berth apron may be shown separately. Please confirm whether Rail Mounted Gantry Cranes is likely to be deployed for the ICTT operations. The unit cost adopted for estimating the equipment cost may be substantiated with documentary evidence.	Refer to our response dated 26 th June 2009 furnishing the details of civil and equipment costs.								
(iii).	Update the unit cost of power and fuel considered for estimating the power / fuel cost with the prevailing rate.	The present cost of power is Rs.7.10 per unit at RGCT. However, in case of ICTT it is estimated at Rs.9.10 per unit. The present fuel cost is Rs.33.05 per litre.								
(iv).	The repairs and maintenance cost on civil assets and mechanical and electrical equipment estimating as per the normative level of percentage indicated in the guidelines seems to have been further escalated by 10% while arriving at the operating cost. Justify the reasons for considering 10% escalation for the individual cost item.	The repairs and maintenance costs on civil assets and mechanical / electrical equipment are computed in line with the guidelines after considering the additional assets allocation provided in the guidelines.								

(v).	Confirm that the license fee estimated for area of 60 hectares of land is as per the provisions of the License Agreement.	The LA permits licensing/lease of 90 hectares of land. The total license fee estimated is as per the LA and is estimated at Rs.32.88 lakhs per annum. The same may be considered while establishing the tariff.
(vi).	The IGTPPL has arrived at average stevedoring revenue of Rs.4034 per TEU. The IGTPPL has, however, not furnished the draft proposed Scale of Rates. The draft Scale of Rates may be drawn by the IGTPPL taking into account the capacity mix, the tariff structure and pattern of various services likely to be offered for the operations at ICTT so as to achieve the estimated annual revenue requirement. The IGTPPL may furnish the draft Scale of Rates for levy of container handling charges, ground rent and miscellaneous charges to meet the estimated revenue requirement. Furnish detailed working of the revenue estimation at the proposed Scale of Rates.	Authority's guidance is sought on how the actual tariff per TEU is to be split in form of tariff schedule applicable for berth hire and terminal handling stevedoring rates for various categories of containers.
(vii).	Clause 2 of Appendix-4 of the License Agreement requires the licensee to develop the facilities and services at ICTT so as to maintain the minimum productivity level of 25 moves per hour. The IGTPPL may, therefore, propose a suitable provision in case the productivity falls below the minimum productivity level required to be achieved as per the License Agreement.	The benchmark of the level of productivity will be 25 moves per hour per crane for handling containers. In event of productivity levels falls below the minimum productivity level the mutually agreed reduction in terminal handling charges up to 5% be agreed with the customer.

15.1. Subsequently the IGTPPL vide e-mail of 6 July 2009 has modified its earlier proposal and proposed to levy berth hire charges also on the vessels calling at ICTT. The main submissions made by the IGTPPL in the revised proposal are as follows:

- (i). From clause 4.1 of the Licence Agreement, it is clear that since the berth is constructed by IGTPPL for ICTT operations, berth hire charges need to form part of IGTPPL's tariff for ICTT operations. In order to avoid any changes in the existing tariff structure for berth hire, it proposes to adopt the existing tariff charged by COPT for berth hire charges.

- (ii). It has estimated revenue from berth hire at Rs.128 per TEU. The analysis is based on berth hire collected at the rate prescribed in the Scale of Rates of COPT for vessels that called RGQT berth during the month of May 2009.

The balance revenue is proposed to be allocated to the stevedoring charges. The summary of the normative based tariff furnished by the IGTPPL is given below:

Sl. No.	Particulars	Amount (in Rs.)
1.	Total Revenue Requirement (following normative guidelines 2009)	5358939
2.	Stevedoring revenue 90% of total revenue	4823045
3.	Stevedoring revenue Rs. per TEU (Rs.4823045/1195740 TEUs)	4034

4.	Revenue proposed to be collected from berth hire Rs. per TEU	129
5.	Revised stevedoring revenue (Rs. per TEU)	3905

- (iii). The IGTPPL has also furnished draft Scale of Rates. As per the draft Scale of Rates, the berth hire and the handling charge proposed for 20' container is as follows:

- (a). Berth hire charge schedule is proposed as prescribed in Scale of Rates of Cochin Port Trust.

Sl. No.	Vessel Size (GRT)	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Upto 3000	0.287	0.00996
2.	3001 to 10000	0.187	0.00648
	Minimum charge	860.544	29.88
3.	10001 to 15000	0.114	0.00396
	Minimum charge	1,866.240	64.80
4.	15001 to 30000	0.086	0.003
	Minimum charge	1,710.720	59.40
5.	30001 to 60000	0.086	0.003
	Minimum charge	-	-
6.	60001 and above	0.114	0.00396
	Minimum charge	-	-

- (b). Handling charge (Foreign going laden)

Sl. No.	Tariff item	Proposed Rate
(i).	Gantry crane charges including lashing/unlashing and wharfage	US \$ 78
(ii).	Transportation from QC to Yard and vice versa and transportation from CY to Rail yard and vice versa	450
(iii).	Handling at Container Yard for lift on/off from truck/rail or delivery/receipt to and from customers Note: The rate is per container movement.	600 (600 x 2) = 1200
	Total	5394*

* The exchange rate adopted for converting dollar denominated tariff into rupee term is 1 US \$ = Rs.48.

- (iv). The IGTPPL has requested to incorporate the following condition in its proposed Scale of Rates:

"The rates mentioned in the scale of rates are the ceiling rates. These rate do not preclude ICTT from offering lower rates or discounts to its customers so long as the rates charged by ICTT do not exceed the rates as mentioned herein"

15.2. The IGTPPL has considered the vessel profile at RGCT for the period of May 2009. While arriving at the proposed berth hire of Rs.129 per TEU which may not be comparable to ICTT for which a different traffic profile is projected particularly for transshipment container. The IGTPPL was, therefore, vide our letter dated 7 July 2009 advised to furnish the estimated income from berth hire charges for the years 2010, 2011 and 2012 under cost plus method as per tariff guidelines of 2005 based on the projected vessels traffic to handle actual estimated volumes, GRT grouping of the vessels, average GRT under each group, parcel size under each group, productivity level, expected stay of vessels at berth under each GRT group. The IGTPPL was also requested to confirm whether any consultation with COPT on the proposed SOR had taken place in terms of Article 4.2 of the License Agreement. If so, the result of the consultation may be communicated.

15.3. The IGTPPL vide its letter dated 10 July 2009 (forwarded by e-mail on 15 July 2009) has furnished the following clarifications with reference to its proposal for levy of berth hire charges:

(i). We have not had any discussion with the IGTPPL regarding the proposed levy of berth hire charges for ICTT. Highlighting clause 4.1 of the Concession Agreement, it has stated that all port dues, pilotage, berth hire and other vessel related charges shall accrue to the Licensor for such services provided by the Licensor. This aspect was specifically clarified during negotiations with COPT on 29 October 2004. Since the berth is constructed by IGTPPL for ICTT operations, berth hire charges need to form part of IGTPPL's tariff for ICTT operations.

(ii). (a). The berth hire charges working for three years, with estimated vessel calls in a year as per tariff guidelines of 2005 is furnished. The berth hire charge under the normative working and the revenue per TEU for berth hire at a normative volume is also furnished.

(b). Revenue per TEU towards berth hire is likely to reduce from Rs.67 per TEU in 2010 to Rs.52 per TEU in 2012.

The higher capacity vessel expected to call at ICTT will not result in increase in berth hire revenue per TEU since the higher parcel size require increased crane split and relatively lower occupation at berth results in effectively lower revenue per TEU. Also, the transshipment will attract increased number of feeders to move the transshipment containers to other ports in India/outside India which will be of lower GRT.

(c). The vessel profile over next ten years is not likely to change significantly from the normative workings provided.

(d). The revenue per TEU estimated under normative working of Rs.129 per TEU is definitely higher than actual realization expected at normative volume.

It has segregated the wharf construction cost from the total civil cost. This works out to Rs.302.65 crores. A copy of the same duly certified by our engineers, is stated to have been attached. (Certificate not attached)

The berth hire charges worked out on the basis of the approach followed by TAMP while fixing upfront tariff for the Container Terminal at JNPT is furnished. As per the calculation furnished, the berth hire charges under Normative method works out to Rs.2.07 per GRT per hour. It has, however, proposed to levy the existing berth hire charge prescribed in the SOF of COPT for ICTT.

(iv). It has submitted that it may not be appropriate to allocate the entire wharf costs towards recovery of berth hire charges for the following reasons:

(a). The wharf and container yard both are construed to render the handling services based on which the ship stevedoring charges are computed at normative capacity. Hence it would not be logical to apply the guidelines in this case as the total cost of the wharf cannot be by itself be attributed to berth hire and hence it needs to be spread vis-a-vis berth hire and stevedoring charges.

(b). Further, it may not be appropriate to apply the norms for berth hire charges established for fixation of upfront tariff for services rendered at iron ore berth, at coal terminal and liquid berth terminal fully for container terminal.

16. Since the communication from IGTPPL did not disclose whether the COPT was consulted on the modified proposed Scale of Rates as required under Article 4.2. of the License Agreement, a copy of the letter received from the IGTPPL was forwarded to the COPT seeking their comments.

17. The COPT has responded vide letter dated 8 July 2009. It has made the following observation with reference to the modified proposal of the IGTPPL to levy berth hire charge:

- (i). The revised tariff revision proposal submitted to TAMP by IGTPPL has not been done after consulting the COPT, as required under Clause 4.2 of the License Agreement.
- (ii). (a). According to clause 4.1. (a) of the License Agreement, the Licensee (IGTPPL) shall have the right to levy and recover tariff from the owners / consignees of cargo using Project Facilities (ICTT) services in respect of container handling and associated activities in respect of the Project. So the clause clearly states that IGTPPL can levy only container related charges for the services rendered at ICTT.
- (b). Clause 4.1.(b) of the License Agreement further clarifies the matter which explains that all Port Dues, Pilotage, Berth Hire and other vessel related charges shall accrue to the Licensor (Cochin Port) for such services provided by the Licensor.
- (iii). Mere construction of the berth does not entitle the Licensee to collect the berth hire charges. The berthing activity being a vessel related activity is done by the Port. Moreover, maintenance of the berth basin is also carried out by the Port through capital and maintenance dredging on a regular basis.
- (iv). The Port would be spending a sum of Rs.328 crores for the capital dredging for the project and the cost of maintenance dredging for the first year i.e. 2010-11 for work has already been awarded. It was in anticipation of the high cost of dredging that the Port had insisted on collecting berth hire charges while negotiating the License Agreement.
- (v). In view of the above, it may be seen that the berth hire shall accrue to the Licensor irrespective of the fact that the construction of berth is carried out by the Licensee.

18.1. In view of the above, the COPT and IGTPPL were advised to mutually resolve the matter relating to collection of berth hire charges at ICTT and to convey the mutually agreed position.

18.2. The COPT has responded that a meeting was held with the representatives of IGTPPL on the matter of inclusion of berth hire rates in the supplementary tariff proposal for ICTT. It has reiterated that Articles 4.1 (a) and (b) of License Agreement clearly state that the Licensee shall be entitled to levy tariff on cargo from the owners/consignees of cargo in respect of container handling and associated activities and that all port dues, pilotage, berth hire and other vessel related charges shall accrue to the port.

In similar cases in other ports like NSICT at JNPT or second container terminal at Chennai Port Trust etc., the ports have been levying the berth hire charges even though the operator may have incurred expenditure on constructing the berth. It has reiterated that the berth hire charges are leviable from the ships for which the port is required to provide facilities like depended berth basins etc. The berth hire charges to be levied from container vessels would only suffice to set off a fraction of this expenditure.

The COPT has clarified that it has clearly conveyed to the IGTPPL to strictly follow the provisions of the License Agreement in this matter.

As regards the question of applying the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trusts 2008, it has referred to clause 1.3.2 of the said guidelines which amply clarifies

that those projects where bidding process were concluded before publication of the guidelines do not come under their purview.

Article 4.2. of the License Agreement stipulates that the parties agree subject to applicable laws and approval of the competent authority that tariffs are competitive vis-à-vis international container transshipment hubs and major competing ports in the region. The ICTT project has been conceived to avoid Indian import/export containers suffering transshipment through neighboring country ports. In view of the above, it has requested TAMP to take an appropriate view in the interest of the project.

19. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

20. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Licence Agreement between Cochin Port Trust (COPT) and India Gateway Terminal India Limited (IGTPL) covers two licences, viz., operation of existing Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) and International Container Transshipment Terminal (ICTT).
- (ii). The initial tariff of the IGTPL approved by this Authority in October 2005 was for the operations at the Rajiv Gandhi International Terminal. Based on a subsequent proposal received from the IGTPL, this Authority vide Order No.TAMP/68/2005-IGTPL dated 11 May 2006 approved tariff for lashing / unlashing, stowage planning.

- (iii). The proposal initially filed by IGTPL in April 2008 did not segregate the cost statements for the RGCT and the International Container Transshipment Terminal.

At the time of fixing the initial tariff for the operations at RGCT, it was assured that the cost relating to the second licence i.e. ICTT was not included in tariff of RGCT. The COPT was of the view that the revenue, cost and investment for the RGCT and ICTT should be shown separately. Though the IGTPL did not favourably react initially, it has later filed a revised proposal date 22 June 2009 segregating the cost for the RGCT and ICTT separately.

The proposal filed by the IGTPL dated 22 June 2009 and the submissions made by the IGTPL and COPT are considered in this analysis. The proposal of the IGTPL is considered in two parts viz. (I) RGCT operations and (II) ICTT operations.

I. Operations at the Rajiv Gandhi International Terminal:

- (iv). The IGTPL has stated that it will shift the Container Handling operations to ICTT by November 2009. The COPT has also endorsed this position.
- (v). The IGTPL has furnished actual traffic, income and expenditure, etc. for the years 2005-06 to 2008-09 duly reconciling the figures with the Annual Accounts 2005-06 to 2007-08 and Unaudited Accounts for the year 2008-09. The estimates for the year 2009-10 are also furnished. It appears that the estimates for the year 2009-10 are for eight months period from April 2009 to November 2009.
- (vi). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the major port / private operators at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. The last tariff Order was based on estimated position for the years 2005-06 to 2007-08. The analysis of estimates vis-à-vis actual reported in the Annual Accounts for the years 2005-06 to 2007-08 is explained in the subsequent paragraphs.

The actual position reported does not fully follow the approach adopted with reference to the transactions between the COPT and the IGTP. for the operations at the RGCT followed in the earlier tariff Order. As a result, the actual reported by the IGTP. with the estimates considered in the last tariff revision Order needs to be done with necessary reconciliation in order to make a like-to-like comparison. In this analysis, the comparison is made with reference to the estimates forming the basis of the last Order and the actuals reported by IGTP. The adjustments made in the estimates forming the basis for the last tariff Order and the actuals for the purpose of a like to like comparison are shown in Annex - I. Thus, for the correct appreciation of the comparative position of the actual vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order, the position after the adjustments shown in Annex - I should be considered.

The classification of actual income and expenditure furnished by the IGTP. in the cost statement differs from that reported in Annual Accounts for some of the items. The IGTP. has furnished a statement reconciling the Profit / Loss before tax reported in the Annual Accounts with the net surplus / deficit reflected in the cost statement. Actuals furnished by the IGTP. in the cost statement are, therefore, considered subject to the following modifications/ observations:

- (a). Revenue from lashing / unlashng income which is reported under the head Finance and miscellaneous income by the IGTP. is considered as part of the operating income for the years 2005-06 and 2006-07, as income from this activity is reported as part of the operating income in the audited Annual Accounts.

As stated earlier, tariff was for lashing / unlashng was approved subsequent to the initial tariff fixation and such approval was given with retrospective effect from commencement of the services. The estimates forming basis for fixing the initial tariff thus did not capture the income and expenses relating to lashing / unlashng services. Hence, the actual income and expenditure relating to lashing / unlashng is added to the estimates forming the basis of the last tariff order. Both income as well as expenditure relating to lashing/ unlashng are, however, not reported from the years 2006-07 onwards on the grounds that lashing / unlashng service were discontinued from October 2006. The position reported by the IGTP. is relied upon in this analysis.

- (b). The estimated revenue shown in the statement attached to the last tariff Order is updated with the tariff increase granted by the said Order.
- (c). Both the gain and loss on foreign exchange variation reported in the Annual Accounts is not considered. The approach followed by this Authority is to allow loss on foreign currency transaction as an item of cost only for the actual repayment of loan / debt, which is also not relevant now after adoption of Return on Capital Employed method. As the entry pertaining to foreign exchange gain / loss reported in the Annual Accounts relates to restatement of monetary foreign currency assets at the closing dated of the Balance Sheet, both the gain and loss on foreign exchange variation is not considered as an item of cost.
- (d). In the present model of tariff fixing, the effect of direct taxation is not considered. Fringe benefit tax not is considered as an item of cost in line with the decision taken already in some of the tariff cases pertaining to Cochin Port Trust, Kolkata Port Trust, Kandla Port Trust, etc.,
- (e). During the initial tariff fixation in October 2005, this Authority had allowed management fee considered under the head Technical Service Fee (TSF) relying on the certificated issued by the Chartered Accountant of IGTP. establishing the 'arms-length relationship' of the transaction of the TSF payable by the IGTP. to its promoter company subject to the conditions that IGTP. will produce at the time of next review documentary evidence and IT assessment orders for each of the years to show that the Income

Tax Authorities have allowed this expenditure. The IGTPPL has furnished the Income Tax Assessment Order for the Assessment Year 2006-07 and the details furnished to the Income Tax Department in Form 3CD for the assessment year 2008-09. The Income Tax Assessment Order does not explicitly mention whether this item was admitted as expenditure by the Income Tax Authorities.

The Certificate of the Chartered Accountant produced by the IGTPPL to the Income Tax Authorities for the Assessment Year 2006-07 states that the transaction between the IGTPPL and the Associated Enterprise are based on the rates which are reasonable having regard to prevailing international practice and hence been deemed to be arms length price. Based on the Certificate issued by the Auditors of IGTPPL this item is admitted as cost as per the revised tariff guidelines subject to the condition that the IGTPPL will produce at the time of next review the IT assessment orders for each of the years to show that the Income Tax Authorities has allowed this expenditure. If such evidence is not produced, expenditure allowed now will be set off in the next tariff review. This Authority has in case of Chennai Container Terminal Limited, PSA SICAL Terminals Limited Visakha Container Terminal Private Limited also admitted this item of expense as per the tariff guidelines of 2005 relying on the Certificate issued by their Chartered Accountant of arms length relationship of the transaction.

- (f). Though the net financial result shown in the cost statements are exclusive of efficiency gain, the IGTPPL has separately indicated efficiency gain of Rs.3.22 crores in the year 2006-07, Rs.10.34 crores in the year 2007-08 and Rs.13.02 crores in the year 2008-09. On being advised, the IGTPPL has subsequently furnished calculation of efficiency gain which on account of optimum utilisation of yard capacity at RGCT.

As per the clause 2.4.1. of the tariff guidelines, benchmark to measure efficiency improvement is the average performance of the same terminal achieved in the preceding cycle. The first tariff Order was passed in October 2005 considering estimates for the years 2005-06 to 2007-08. Hence the actuals for these years is to be considered for comparison with the next cycle. The computation of efficiency gain by the IGTPPL is not found to be as per the relevant clause of the tariff guidelines 2005.

- (g). During the initial tariff fixation, the IGTPPL had confirmed that upfront fee of Rs.40.80 crores was relevant for RGCT operations only and this amount was towards the cost of equipment taken over from the COPT. The residual value of Rs.15.11 crores payable by the COPT as per the terms of LA at the end of the fourth year, was excluded and depreciation was computed on the balance Rs.25.69 crores for four years period by the IGTPPL. In addition, scrap value of two RTGs were also excluded.
- (h). The IGTPPL has now maintained that the Plant and Machinery taken over from the COPT was depreciated over their useful life of 8.1 to 9.08 years estimated by the management. The depreciation policy adopted by the IGTPPL is different from the position considered in the last tariff Order. The approach adopted in the initial tariff fixation is to evenly distribute the burden over the period of operation of the RGCT. The same approach is adopted for appraising the actual position. For this purpose, the predetermined value of Rs.1095.75 lakhs realizable from the COPT for returning 1 RTG and 2 Quay cranes is excluded from the total value of assets taken over from the COPT reported at Rs.4080 lakhs and the depreciation is calculated on the balance 2984.25 lakhs at the uniform rate for the actual period of operations at the RGCT i.e. 4 years and 8 months.

The estimates considered in the last tariff Order is also adjusted for depreciation on assets taken over from the COPT in view of extended operations at the RGCT as against 4 years assumed in the last tariff Order.

In the initial tariff Order depreciation in respect of the other assets/equipment was computed based on the life norms adopted in the Companies Act, based on the life norm prescribed in the LA which ever is higher. The COPT has reported that the depreciation on fixed assets other than assets taken over from the COPT is provided on the rate specified under straight line method specified in the Companies Act. The position reported by the IGTPPL is considered.

- (i). In the initial tariff Order, preliminary expenses was spread over the period of four years relevant for RGCT operations as proposed by the IGTPPL. The cost statement now submitted by IGTPPL does not show any expenses under this head. The IGTPPL has, however, clarified that preliminary expenses are reported under Intangibles and shown along with depreciation. From the Annual Accounts and the cost statements submitted by the IGTPPL, it is found that Rs.368.73 lakhs reported as the Preliminary Expenses is spread over seven years period from the year 2005-06. For the purpose of a like to like comparison and on the assumption that this expense does not fully relate to ICTT, the estimates considered in the last tariff Order are adjusted to write off the expense over seven years.
- (j). During the initial tariff revision the upfront payment of Rs.40.80 crores which pertains to the cost of equipment taken over from the COPT was excluded from the capital employed to the extent of deferred payment permitted by the Licence Agreement. While doing so, interest on the unpaid upfront payment was admitted as cost item.

While reporting the actuals, the entire upfront payment is shown by IGTPPL as part of the gross block of assets under the head plant and machinery and return is claimed thereon. Consequently, interest on the unpaid upfront payment does not arise and rightly not claimed also.

The differential between the return allowable on the relevant asset block and the interest on the dues to the port is suitably adjusted in the earlier estimates for the purpose of comparison.

- (k). The net fixed assets reported in the Annual Accounts is considered and the working capital, as per the norms prescribed in 2005 guidelines, is considered. The effect of modification done in the depreciation on the capital employed is recognised in the reconciliation statement.
- (l). In the initial tariff Order, the IGTPPL claimed that the capacity of the terminal will be 255000 TEUs based on average dwell time of 7 days. The COPT had, however, certified the capacity of the terminal will be 401000 TEUs based on the average dwell time of 4.45 days which was considered for the purpose of this analysis. The maximum permissible Return on Capital Employed (ROCE) of 15% was moderated for the year 2005-06 with reference to the capacity utilisation in line with the revised tariff guidelines for the year 2005-06 and for the subsequent years full ROCE was allowed as the capacity utilisation based on the throughput projections was more than 60%.

The capacity utilisation for the actual throughput with reference to the capacity considered in the last tariff Order is at the level of 50% for the year 2005-06. Hence for the year 2005-06 the ROCE is moderated to the level of the capacity utilisation. In the year 2006-07, the capacity utilisation based on the actual throughput is 57%. The guidelines of 2005, stipulates that if utilisation is in the region of 50% to 60%, the maximum

permissible return can be allowed on a case to case basis after analysing the factors leading to capacity under utilisation. In view of the yard constraints brought out by the IGTPPL, the maximum permissible Return on Capital Employed (ROCE) of 15% is allowed in the year 2006-07. For the subsequent years, the capacity utilisation is beyond 60% and hence full ROCE is allowed as per the guidelines of 2005.

- (m). Though the IGTPPL in the initial proposal had stated that the impact of wage revision with reference to the employees of COPT engaged for the RGCT operations is considered to the extent of 20%, in the revised proposal it has stated that the salaries for the years 2006-07 to 2008-09 are estimated based on account payment made for COPT staff and final wage settlement of the Cochin Port staff who are on deputation with IGTPPL is yet to be completed. Since the IGTPPL has not segregated the employee cost with reference to the COPT employees taken on deputation and the employees of the IGTPPL, it may not be possible to make provision for wage revision with accuracy. During the initial tariff fixation, the staff cost for the COPT employees taken over by the IGTPPL was estimated to be Rs.795.26 lakhs for the year 2005-06 by the COPT. In the absence of actuals for this item separately made available by the IGTPPL, the position reported during 2005-06 is taken as the base. Applying the annual escalation factor of 6.44% per annum, the impact of wage revision is estimated from 1 January 2007 at 15% of the wage cost in line with the wage revision impact allowed in tariff cases of Cochin Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, etc. Provision for wage revision is also made in the estimates for the year 2009-10.
- (n). The analysis, subject to the adjustments explained above, shows that a total additional surplus of Rs.2.54 crores for the years 2005-06 to 2007-08 as against deficit of Rs.6.59 crores which was estimated for the corresponding period in the initial tariff Order.
- (o). Comparison of the position estimated in the 2005 tariff Order vis-à-vis the actuals in the terms of the physical and financial parameters shows the following:
 - (i). The actual traffic handled is lower than the estimates considered in the Order by 6% in the year 2005-06, 8% in the year 2006-07 and 5% in the year 2007-08.
 - (ii). The actual income is found to be 16%, 10% and 3% more than the estimates for three years 2005-06 to 2007-08 respectively.
 - (iii). Comparison of total admissible actual expenses including depreciation, management and general overhead and finance and miscellaneous expense vis-à-vis the expenses forming the basis for the last tariff Order, subject to the adjustments made as per the reconciliation statement, show that the expenses is 7% higher in the years 2005-06 in comparison to the estimates and for the years 2006-07 and 2007-08 it is 4% and 3% lower than the estimated position.
 - (iv). The variation in the capital employed arises mainly due to deferred upfront payment excluded in the estimates forming the basis for the last tariff Order. Without such exclusion, the variation in the actual capital employed vis-à-vis the estimates is in the range of 3% to 14% for the three years 2005-06 to 2007-08.
 - (v). Thus, the physical and financial performance of the IGTPPL in the said three years shows a variation within the region of +/- 20%. As prescribed in clause 2.13 of the 2005 tariff guidelines, no adjustment of additional surplus arising in the said three year is, therefore, made in the future tariff.

- (vii). The validity of the Scale of Rates approved by this Authority in October 2005 was till 31 March 2008 which has subsequently been extended. Since the earlier tariff order does not cover the year 2008-09, the actual position as reported by the IGTPL, subject to the modification done for the reasons already explained earlier is considered. The additional surplus after admissible expenses and permissible return for the year 2008-09 comes to Rs.1206.45 lakhs at existing level of tariff. A statement showing of the analysis of actual vis-à-vis estimates for the years 2005-06 to 2007-08 and the actual as per the provisional Annual Accounts 2008-09 after effecting the modifications explained above is attached as **Annex - I**.

This Authority had passed an Order No. TAMP/23/2003-WS on 30 September 2008 refining the guidelines of 2005 which, inter alia, specifies that grant of extension of the existing tariff of a major port trust / private terminal shall be subject to the condition that additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accrued during the extended period would be fully set off in the next tariff revision. While extending the Scale of Rates of the IGTPL in vide Order No.TAMP/34/2005-IGTPL dated 17 June 2009, it was stipulated that additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2008 will be adjusted fully in the tariff to be determined.

Since operations at the RGCT will continue only for few more months from now and IGTPL has proposed to continue with the existing tariff at the RGCT for the remaining period of operation and also bearing in mind the need to moderate the initial rates at ICTT, the balance of convenience is to adjust the additional surplus arising from the RGCT operations at the existing level of tariff in the tariff to be set for ICTT.

- (viii). The estimates furnished by the IGTPL for the year 2009-10 for the RGCT operations are considered with the following modifications:

- (a). The IGTPL has furnished copies of recent electricity bill of April 2009 which shows unit cost of power at Rs.6.87 per unit whereas power cost is estimated by IGTPL adopting unit rate of Rs.7.10. The estimated power cost for the year 2009-10 is, therefore, corrected based on the prevailing rate furnished by the IGTPL.

The unit cost of fuel considered by the IGTPL for the year 2008-09 is Rs.36.37 per litre and Rs.38.36 per litre for the year 2009-10. For the ICTT operations, it has considered the unit cost of fuel at Rs.33.05 per litre. To our query to update the fuel rate with the prevailing rate, the IGTPL has confirmed that the prevailing rate is Rs.33.05. That being so, for the period April to June 2009 i.e. three months the unit cost of fuel is considered at Rs.33.05 and for the balance period i.e. July to November it is considered at Rs.36.10 taking into consideration the recent hike in fuel price announced by the Government.

- (b). The lease rental estimated by the IGTPL at Rs.11.84 crores is for the full year which is considered only for the period of operations at the RGCT i.e. till November 2009.
- (c). The estimate of the others cost items except the management and general overhead is found to be within the annual escalation of 5.8% allowed by this Authority for the tariff cases decided in the year 2009-10. The annual escalation in the management and general overhead is restricted to the 5.8%.
- (d). Depreciation for the year 2009-10 includes Rs.11.70 crores on account of impaired assets. The IGTPL has clarified that the difference between the written down value of the assets as on 30th November 2009 and the transfer price to COPT is shown as impairment.

With reference to the transfer cost of assets worth Rs.40.80 crores taken over from the COPT, the approach as adopted in the initial tariff Order of evenly writing off over the life of RGCT life period is followed. The position maintained for the previous years is applied to modify the depreciation estimate for the year 2009-10 also.

The impairment cost of assets claimed by IGTPPL also include other assets worth Rs.259.32 lakhs. Since the exact impairment cost with reference to these assets is not furnished separately by the IGTPPL, depreciation at the rate based on life norm of 6.16 years stated in Annual Accounts for the years 2005-06 to 2009-10 (upto November) is provided and the residual value of the assets estimated at the end of November 2009 is treated as impairment cost and considered along with the depreciation in the year 2009-10 (upto November).

- (e). The modified cost statement for the year 2009-10 is attached as Annex - II. The cost statement reflects surplus of Rs.815 lakhs for the year 2009-10. For reasons stated earlier, the additional surplus estimated for the year 2009-10 along with the surplus estimated for the year 2008-09 is to be adjusted while determining the tariff of ICTT under the cost plus method. The aggregate additional surplus for the years 2008-09 and 2009-10 i.e. Rs.2021 lakhs is adjusted over a period of five years of ICTT operation, in line with the decision taken in respect of such adjustment in the case of some other private terminals like the NSICT and the PSA SICAL.

Since the figures considered in the analysis for the year 2008-09 is based on provisional accounts and 2009-10 is based on estimates, the actual position for the year 2008-09 and 2009-10 shall be subject to review during the next tariff revision exercise. If any variation is found in the additional surplus quantified now, such variation will be fully adjusted in the next tariff validity cycle.

- (ix). The proposal of the IGTPPL to continue with the existing tariff for the operations at the RGCT is accepted recognising that only few months are left after which it proposes to shift the operations to ICTT and return the RGCT back to the COPT. In the initial proposal, the IGTPPL had proposed to introduce levy of Rs.30 per TEU to cover the impact of wage revision with reference to the COPT employees deputed at the RGCT. In the revised proposed SOR, however, it has not mentioned about the said levy. In any case, the provision for wage revision is made with reference to the COPT employees deputed at the RGCT in the cost statement from the period 1 January 2007 to November 2009.

II. International Container Transshipment Terminal:

Clause 2.2 of the Tariff Guidelines (2005) requires TAMP to be guided, amongst other things, by factors which will encourage competition, economical use of resources, efficiency in performance and optimum investment; ensure just and fair return to ports; tariff leverage to improve operational efficiency of the ports; long term objective to move to competitive pricing and to push performance of Indian ports to internationally competitive levels. The existing terminal-wise cost plus approach to tariff setting takes into account the traffic volumes achieved at a terminal in the past period and the expected growth for the future. Tariff fixation cannot be viewed as a mere arithmetic exercise but should keep in view the market dynamics.

- (x). In its revised proposal, the IGTPPL has requested to determine the tariff for ICTT operations on a normative basis over a long term period in conformity with the guidelines of February 2008 announced by the Government for determination of upfront tariff. The IGTPPL has argued that since the ICTT operations are commencing post 2008 guidelines, the normative approach prescribed in the said guidelines may be considered in its case. It has also submitted that the normative tariff will be lower in comparison to the tariff fixed following the usual cost plus

method which will benefit the trade and impart stability and provide a conducive environment to negotiate long term contracts. Cost statements for ICTT operations are, however, furnished under cost plus method following 2005 guidelines as well as tariff based on the normative guidelines of 2008.

- (xi). Clause 1.3.1. of the guidelines of 2008 stipulates that these guidelines will apply to all PPP projects for which bids will be invited by setting tariff caps upfront in the manner provided therein when such projects are awarded under BOT/BOOT or any other arrangement for private sector participation under the Major Port Trusts Act, 1963 adopted by the Government as amended from time to time. Clause 1.3.2. of the said guidelines further clarifies that the Guidelines for Regulation of Tariff at Major Ports, 2004 which were notified in the Gazette No.39 dated 31 March 2005, as may be amended from time to time, shall continue to govern the tariff setting for the Major Port Trusts and the private terminals already operating thereat and also for the projects where bidding process is concluded before publication of these guidelines in the Gazette. The COPT has also referred to the above clauses of the tariff guidelines 2008 and maintained that these guidelines would not apply in the case of the IGTPL.
- (xii). This Authority has elaborated its view on fixing tariff on normative basis, while deciding the tariffs at Nhava Sheva International Container Terminal Ltd. (NSICT). This Authority observed in the said case that the existing cost plus method does not adequately recognize the efforts of an operator which enables him to achieve volume beyond the standard capacity. This approach provides a framework that would encourage an operator to bring efficiency in operations to handle volumes higher than the standard capacity level considered for tariff computation in order to improve return on investment. Also rising volume will benefit port users and trade at large. Besides, this approach will also discourage capacity under utilization. The Authority still maintains that tariff fixing on normative basis is a desirable approach. Undoubtedly, normative approach enables to even out wide fluctuations in tariff by restricting annual tariff increase to a fraction of inflation. While recognizing that the normative tariff guidelines of 2008 cannot be applied in toto in this case, the case can be analysed under the provisions of tariff guidelines of 2005, keeping in view the norms prescribed in the 2008 guidelines.
- (xiii). It was, therefore, decided in NSICT case to fix tariff with reference to standard capacity level, irrespective of traffic forecast, in order to encourage the volume efficiency achieved by the operator. The formula prescribed to determine optimum capacity in the 2008 guidelines provides a useful analytical basis to determine the standard capacity only. The model adopted in the NSICT case cannot be applied meaningfully in this case at the present juncture when standard capacity is not achieved. However, the method will be relevant when the volumes handled at ICTT exceed the standard capacity. When such a stage is reached, which is expected after the 7th of operation as projected by IGTPL in its 30 year analysis, the normative approach adopted to determine tariff at NSICT can be useful and could be applied without much difficulty for determining the tariff in future when the traffic volumes exceed the standard capacity in the future for providing long term stability in tariff structure for benefit of all stake holders.
- (xiv). While stipulating that the cost plus approach would continue, clause 2.4.1 of the tariff guidelines 2005 also mentions about the attempts to be made to evolve norms for different items of cost. The national level working group constituted for this purpose could not recommend any specific norms for implementation in respect of the existing terminals and instead suggested that a terminal specific approach towards efficiency improvement as specified in clause 2.4.1. of the guidelines would be the workable option.

Even if evolving norms for older terminals may be fraught with problems as concluded by the Working Group, possibilities of evolving a normative approach for the greenfield terminals like ICTT need to be explored. In the consultation meeting held with different container terminal operators as a part of evolving the standard capacity based approach in the NSICT case, all the stakeholders endorsed adoption of a normative approach. Applying normative method in a

newer terminal is relatively easier because of recent investments and absence of legacy cost. This Authority is, therefore, of the view that norms for fixing tariff even in the case of older terminal need to be evolved duly recognizing the ground realities and fixing tariff based on norms should be the desirable approach. Even in the case of IGTPL, this analysis considers development of 600 mtrs. of quay length which when extended in future, the tariff level under cost plus method may escalate sharply due to the surge in incremental capital investment. It may, therefore, be advantageous to adopt a normative approach to smoothen the tariff increase with a view to provide greater stability in tariff which will help the trade as well as the terminal operator to plan in advance their business decisions. Tariff Guidelines of 2005 are due for review by March 2010. This will provide an opportune time to revisit the existing guidelines with a view to evolve a normative approach for fixing tariff at newer terminals which are not covered by the upfront tariff guidelines. If such a method is evolved as a part of the revised guidelines and implemented, tariff for ICTT can be worked out within normative framework. Normative framework is a better (desirable) approach as it provides an objective basis to determine tariff with reference to certain predetermined standards of operation and asset utilization instead of relying solely on the actuals of a particular operator. The normative approach not only benefits an efficient operator but also protects the interest of users by not allowing cost of inefficiency in the name of actual. The normative framework will also encourage an operator to improve efficiency and handle volumes higher than the standard capacity level in order to improve his return on investment. Further rising volumes and efficient operation will go a long way to benefit ports, port users and trade.

- (xv). It has come out clearly in the joint hearing that the primary concern, which is shared by IGTPL, COPT and the user community, is the steep hike in tariff in the initial phase of the project due to high level of capital investment. Some of the user associations have even demanded reduction in existing rates. As correctly pointed out by the COPT at the joint hearing, the task before the Authority is to balance the trade interest and allow the reasonable level of return to the operator on his investment for creating the facilities.

The objective of moderating tariff increase in the initial years can be achieved by allowing a reduced level of return to the operator in the initial years and compensate the shortfall quantified at the present value in the subsequent period. This approach enables not only moderate the initial tariff but also to avert a possible tariff fall in the latter years when volumes increase, thereby providing a reasonable stability in tariff over medium term. This will also ensure reasonable return to the port, with suitable adaptations. Further the amount received by the port as its share of revenue will consistently increase with increasing volume of the traffic handled by the terminal operator. In addition, this will provide stability to the port and terminal operator for further development of both port and terminal related facilities on a long term basis.

This Authority feels it is desirable to adopt the graded annual tariff increase linked to inflation as it does not put an undue strain on the users. Keeping this in mind it is necessary to moderate and to determine the tariff increase on an objective and scientific basis in the initial period. The framework of the normative tariff approach is well suited. Keeping in view the need to moderate tariff increase in the initial period and provide objective and scientific basis for tariff setting, the principles of normative tariff can be adopted, subject to adjustment of the total revenue requirement to match with aggregate estimated revenue under cost plus approach.

Normative approach provides a useful analytical tool to refine the usual cost plus method to moderate the initial tariff spike and at the same time to allow the entitled return to the operator over a longer horizon of time. Only the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 are adopted in the process since separate set of norms under clause 2.4.1 of the tariff guidelines of 2005 are not evolved. The normative approach is suitably adjusted to factor the actual capital cost instead of the estimates prior to bidding. As reported by COPT, no estimate was prepared prior to the bidding stage and the investment being made by IGTPL is in line with

the requirements of the License Agreement. This calls for consideration of the case for a period longer than the usual tariff period. As the subsequent analysis will reveal that the twin competing objectives i.e. moderation in tariff and stated level of return to the operator can be effectively achieved by considering the case for a period stretching over six years from 2010 to 2015.

After the 7th year, it is expected that traffic handled by the terminal would reach the standard capacity level determined based on norms given in 2008 guidelines. In that case, it would be feasible to apply the normative approach as adopted in NSICT. It is also expected that norms would be evolved by the review exercise under clause 2.4.1 of the existing guidelines for terminals set up before the commencement of 2008 guidelines, even if finalisation of new guidelines takes some time. It also needs to be reiterated that Authority will suggest to the government for evolving norms as part of the new guidelines for terminals set up prior to 2008 guidelines. It is also reasonable to assume that approach and policy for fixing tariff for terminals set up prior to 2008 guidelines can not be significantly different from the policy followed for new terminals governed by 2008 guidelines. Of course, appropriate changes and adaptations will have to be made in the 2008 guidelines to reflect the existing status of these terminals and to provide a rational basis for fixing tariff for them with a view to encouraging efficiencies in their operations and to provide long term viability and stability to terminals in the best interests of all stake holders. The endeavor should be to sincerely pursue these objectives.

In conclusion, it may be stated that normative approach for fixing tariff is appropriate not only in this case but it can also be applied to other old terminals with advantage to all stake holders.

- (xvi). TAMP in exercise of its powers had notified refinement on certain areas of the existing approach vide order No. TAMP/23/2003-WS dated 30.10.2008. Under the said notification Port Trust and private terminal operators are required to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed along with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff. If a variation of (+)/(-) 20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority will call upon the operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the concerned port trust or private terminal operator fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff. It has to be recognized that the entire analysis is based on estimates in this case. If need be, necessary tariff corrections can be made for ensuring interests of all stakeholders during the period of six years. It is to be noted that the power to review tariff at any time for good and valid reasons is available to this Authority. This power can be exercised even in upfront tariff cases if any unforeseen developments take place during the project life cycle.
- (xvii). Another important aspect relates to claim of IGTPPL to levy berth hire charges. Since the investment reported includes cost of berth, an additional tariff item could go to reduce burden on container charges. The IGTPPL has justified its claim based on the ground that since the berth for ICTT is constructed by them, it is entitled to collect berth hire charges. However, COPT has contested this claim. The COPT and IGTPPL are advised to resolve issues between themselves in the manner provided in the license agreement. This Authority has proceeded with the case based on revised proposal filed after the joint hearing which did not include berth hire. If berth hire charges are to be collected by ICTT, the tariff determined by this order will be adjusted appropriately. If berth hire is to be allowed separately at a later stage it may not affect the total revenue estimated now but will affect distribution of revenue over different sub activities and hence the unit tariff rates.

- (xviii). (a). Before proceeding with the further analysis, it is relevant to mention about the capital cost estimated by the IGTPPL for its operations at the ICTT which has significant impact on fixation of tariff. In its revised proposal dated 22 June 2009, the IGTPPL has estimated the gross block of assets for ICTT operations in the years 2010 at Rs.1335.20 crores constituting of Rs.68.64 crores with reference to RGCT assets carried over to ICTT operations and addition of new assets worth Rs.1266.57 crores.
- (b). The Report of the Chartered Accountant furnished by the IGTPPL reveal that out of total civil cost of Rs.889.30 crores projected by the IGTPPL, Rs.712.50 crores is certified based on the contract documents and Rs.144.60 crores pertain to uncontracted estimates which are likely to be incurred in future and balance Rs.32.10 crores relate to the additional compensation claimed by suppliers which is to be approved by the IGTPPL.
- (c). The COPT has furnished its report on verification of the capital expenditure claimed by the IGTPPL for ICTT project. The COPT has in its report certified civil capital expenditure of Rs.729.7 crores out of Rs.889.40 crores estimated by the IGTPPL. With reference to capital expenditure on equipment projected by the IGTPPL at Rs.377.13 crores, the port has authenticated capex worth Rs.270.14 crores. The COPT has submitted that the remaining expenditure are either at quotation or estimation stage and hence could not be verify by them.
- (d). Thus it is clear that the capital cost projected by the IGTPPL for ICTT operations could not be certified fully either by the Auditors of the IGTPPL or by the COPT. Nevertheless, it is recognised that capex will be incurred in future also as commissioning of ICTT is still about 5 months away. It in this regard, it may be relevant here to note that the COPT has earlier certified that the expenses incurred are in line with the facilities to be created as per the LA.

The revised capital employed furnished by IGTPPL is relied upon for the purpose of this analysis.

- (xix). It is true that the ICTT will be commissioned after about 5 months and there can be an argument that this Authority should wait for some more time for the issues relating to capital estimates and levy of berth hire charges to be settled. The IGTPPL vide its letter dated 16 July 2009 has urged this Authority to pass this tariff order at the earliest. Their marketing efforts with international shipping lines to call at ICTT is not reportedly yielding desired result in view of lack of clarity on the ICTT tariff over a longer period. This Authority is willing to consider the request of IGTPPL as ICTT is expected to handle not only the existing traffic at RGCT but also a significant volumes of transshipment via mainline vessels and, as pointed out by IGTPPL, planning a mainline vessel call at a new terminal may require some time for the shipping lines to evaluate the new business option available.
- (xx). Subject to the above discussion, the estimates furnished by the IGTPPL are analysed as under:
- (a). Traffic estimated by the IGTPPL is 478000 TEUs in the year 2010, 588000 TEUs in the year 2011 and 684456 TEUs in the year 2012. For the subsequent years, the IGTPPL has projected around increase of about 10% in the 30 years analysis. The traffic projection assumes that the transshipment containers will form around 29% of the total volume which is significantly higher in comparison to the existing traffic profile handled at RGCT. The IGTPPL has clarified that the ICTT is formed primarily to attract transshipment cargo and its estimate is based on the traffic handled at Colombo Port and considering the transshipment containers at the South Indian Ports. Even the Cochin Port Trust has agreed that the ICTT operations is primarily to develop it as a transshipment hub and has not contested the traffic projections. In view of the above, the over all traffic

projections and the estimated share of transshipment containers, as furnished by ICTPL, is considered in the analysis.

The estimates furnished by the IGTPPL for non transshipment container show that the container mix of 20 feet and 40 feet import / export boxes assumed in the traffic estimation is 50:50. From the breakup of actual containers for non transshipment container category reportedly handled in the years 2007-08 and 2008-09 at the RGCT operations, it so found that the boxes to TEU ratio was around 1.28. When sought a specific clarification on adopting container mix of 20'/40' container different from the past actuals, the IGTPPL has made a general statement that the projected volumes are at box TEU ratio of 1.50 in view of larger number of 40' containers from transshipment volumes for all three years.

Though it may not apply to the existing terminals, the TEU ratio prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for assessing the optimal quay capacity is 1.3. The TEU ratio at many other private container terminals is also around 1.3. Sudden increase in the share of 40 feet container assumed by the IGTPPL is not supported by any analysis. The number of boxes considered by the IGTPPL under the non transshipment category for the estimates of income is, therefore, modified by applying conversion factor of 1.30 which is closer to the actual obtained for the RGCT as against the ratio of 1.5 adopted by the IGTPPL. Notably, the traffic estimates in terms of TEUs projected by IGTPPL are not altered but only the number of boxes in the non transshipment category is altered. Consequently, the estimation of income is also modified.

It is open for IGTPPL to propose ahead-of-schedule review of tariff as per tariff guidelines in case of any significant shift in the conversion factor considered which will adversely affect the finance / cost model considered in this analysis.

- (b). The IGTPPL has not considered income from lashing / unlashings in the income estimation though it has submitted that lashing / unlashings services would be provided by them at the ICTT operations. Income from lashing / unlashings is considered in the analysis based on the existing tariff level approved by this Authority. The IGTPPL despite specific request had not furnished detailed computation of income at the existing level of tariff. The income as estimated at the existing tariff level approved for the RGCT operations is considered.

In the existing SOR for RGCT, the tariff for lashing/unlashing and stowage planning and supervision is prescribed on per box basis. The IGTPPL has in the SOR for ICTT proposed to merge the tariff for lashing/unlashing and stowage planning as part of the composite rate for handling charge. Consequently, the tariff component pertaining to lashing/unlashing forming part of the composite rate is prescribed at 1.5 times and 2.0 times the 20' box for a 40' container and above 40' container respectively. The impact of this change in the revenue is considered while modifying the income estimation.

- (c). The existing SOR for RGCT does not prescribe separate tariff for transportation of Container from Container Yard to Rail yard for ICD containers. The IGTPPL has proposed tariff for this service in the Scale of Rates for ICTT at the level proposed for transportation from Quay to Container Yard. It has, however, not indicated ICD traffic separately nor has factored the income likely to accrue for the movement of ICD traffic moving from Container Yard to Rail Yard.

It is understood that the Rail borne traffic at the Jawaharlal Nehru Port Trust is around 30% of the total traffic. At the Southern Indian Ports, the position is obtained at Chennai Container Terminal Limited where movement by rail forms about 6% of the total non-transshipment container.

In the absence of any details furnished by the IGTPPL, it is assumed that 6% of the non-shipment containers will avail the service of movement from Container Yard to Rail Yard at the ICTT. The income estimation is modified to include income for this movement of container at the existing rate prescribed for movement from Quay to Container Yard in line with the proposal of the IGTPPL.

- (d). The income from dollar denominated tariff items is reportedly estimated by IGTPPL considering the exchange rate of 1 US \$ = Rs.48. The income estimate is modified considering the prevailing exchange rate of 1 US \$ = Rs.48.5225.
- (e). For ICTT operations only the employees recruited by IGTPPL are reportedly taken into consideration. The number of employees as estimated by IGTPPL for all the years under consideration and the average pay estimated for the year 2010 is relied upon. This Authority has decided to adopt annual escalation factor of 5.8% for the tariff cases to be disposed of in the year 2009-10. That being so, the annual escalation in the unit cost of employee is restricted to 5.8% for the years 2011 and 2012.
- (f). The power cost is estimated by the IGTPPL adopting the consumption of 17 units per TEU obtained from the operations at the RGCT. Since the RGCT operations were based on the old cranes it may not be fully relevant for the operations at the ICTT. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe the consumption norm at 8 units per TEU. The IGTPPL has also agreed vide its letter 30 June 2009 that the norms prescribed in the 2008 guidelines may be considered since it is not able to assess the consumption level at the ICTT. However, for the purpose of this analysis, consumption of power is considered at 12 units per TEU i.e. based on the highest level of power consumption allowed in the tariff Orders for other container terminals like the NSICT and JNPT upfront tariff case.

The unit cost of power considered by the IGTPPL for the year 2010 is Rs.9.90 which is modified to Rs.7.27 based on the prevailing rate of Rs.6.87 reported by the IGTPPL and after applying suitable escalation factor of 5.8%. For the subsequent years, stated level of annual escalation in the cost is considered.

- (g). The unit cost for fuel considered by the IGTPPL is Rs.71.70 per litre whereas under normative method the unit cost of fuel is considered by them at Rs.38 per litre. In our analysis, unit cost of fuel considered for the year 2010 is Rs.38.19 per litre based on the prevailing rate after applying the permissible escalation factor.
- (h). The equipment hire charge is estimated by the IGTPPL at Rs.150 per TEU with 2.50% annual increase towards inflation. The estimate furnished by the IGTPPL is considered without any modification.
- (i). The IGTPPL has estimated lease rental for 90 hectares of land. The COPT has reported that 48.80 hectares of land has been allotted to IGTPPL for its operations at ICTT. Hence the lease rental is estimated for 48.80 hectares based on the position reported by the COPT.
- (j). The management and general overheads estimated by the IGTPPL for the year 2010 at Rs.534 lakhs is relied upon. For subsequent years 2011 and 2012, this item is estimated to be increased by 10% and 13% on the grounds that with the growth of the throughput at the terminal a provision has been made to source senior and experienced personnel to undertake the additional responsibilities that flow out of the growth of the terminal. In our analysis, annual escalation of only 5.8% is considered to moderate the estimates for years 2011 and 2012.

- (k). As stated earlier, value of capital assets is considered without any modification at the level furnished by the IGTPPL.

Sundry debtors at 30 days of the estimated revenue is considered in the working capital on the ground that additional credit is to be offered to the customers to achieve the desired growth rate and counter the competition from Colombo. The estimation of sundry debtors is not found to be line with the revised tariff guidelines. It is a commercial decision of the operator to allow credit facility to some of its customers and this burden cannot be passed on to all the users through tariff. On a similar analogy, this Authority has rejected such claims received in the past from some other private terminals like Vizag Sea Port Limited etc.

Based on the decision taken in the Chennai Container Terminal Limited case, this Authority has passed an Order on 30 September 2008 announcing refinement in the 2005 tariff guidelines which, inter alia, permits the outflow on certain items arising from contractual obligations of LA to be taken as a part of Sundry Debtors.

In the case of the IGTPPL, as per the LA the license fee is payable in advance for the full year and hence is recognised while computing the working capital.

Stores and spares consumption estimated by the IGTPPL is considered and allowable cash balance is estimated based on the working capital norms prescribed in 2005 guidelines on the modified estimates of expenditure.

The capital employed subject to above modification is Rs.1240.21 crores in the year 2010, Rs.1166.43 crores in the year 2011 and Rs.1091.36 crores in the year 2012.

- (xxi). Subject to the above discussions and adjustment of additional surplus pertaining to RGCT operation, the cost statements are modified. The modified cost statements are attached as **Annex - III**. The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements are tabulated below:

(Rs. in lakhs)									
Operating Income (Rs. in lakhs)			Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. in lakhs)			Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating Income			Avg. surplus / deficit %
2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	
17533	21064	24459	(-)15824	(-)12088	(-)8569	(-)90.2%	(-)57.4%	(-)35.0%	(-)57.85%

It can be seen from the above table that the modified cost statement shows an average deficit of around 57.85% for the years 2010 to 2012 for the ICTT operations over the operating income estimated at the rates approved for RGCT operations. In usual cost plus method followed by this Authority, the tariff approved for RGCT may have to be increased by 57.85% to bridge the total deficit is Rs.364.81 crores for the three years 2010 to 2012. This would definitely cast a heavy burden on users besides perhaps acting as a deterrent in the efforts of the operator to attract international transshipment traffic.

As already explained, in order to smoothen the impact of steep hike in tariff increase in one cycle, an analysis is done for six years period i.e. two tariff cycle. For this purpose, the traffic estimated by the IGTPPL in its 30 year analysis is considered and the estimates furnished by the IGTPPL are modified restricting the annual escalation in the unit cost at 5.8%.

The addition proposed to the gross block of assets to the extent of Rs.1059.28 crores in the second year of the second cycle which is not explained by the IGTPPL is not recognised as the investment proposed to be made in the year 2010 is for creating the full capacity which may be sufficient to meet the traffic projected till 2015. Consequently, the estimates of depreciation and return on capital employed

are also suitably adjusted. If the excluded expenditure is absolutely necessary to achieve the anticipated volumes, IGTPPL can seek its inclusion with necessary justification at the time of the mid term review.

The analysis for the second block of 3 years also forms part of Annex - III. The cost statement shows an average deficit of 12.09% at the existing tariff level (i.e. RGCT rates) for the next tariff cycle i.e. 2013 to 2015. It has to be noted that if an increase of 57.85% is granted in the first tariff cycle following the usual cost plus method, then the increased tariff of first cycle is to be reduced by 29.56% in the next cycle i.e. 2013 -2015. This shows wide fluctuation in the tariff movement for the ICTT operations under the usual cost plus method.

The total revenue requirement under the cost plus method for the six years period to meet the admissible costs and permissible return is estimated to be Rs.1993.5 crores and the net present value is Rs.1577.13 crores applying the discounting factor of 10%.

For the reasons explained earlier, an analysis is done to determine revenue requirement under the normative method but the total normative revenue requirement is restricted to the revenue requirement estimated under the cost plus method, with both the scenarios compared on Present Value.

Normative method:

(xxii). With reference to the normative tariff calculation furnished by the IGTPPL, the following modifications / assumptions have been made:

- (a). The IGTPPL has estimated the optimal quay capacity at 1195740 TEUs based on the quay length of 600 meters and applying the norms prescribed in the guidelines. The optimal yard capacity computed by the IGTPPL is not found to be in line with the norms prescribed in 2008 guidelines with reference to the ground slots factor adopted by the IGTPPL. The optimal yard capacity for 48.80 hectares of land allotted by the IGTPPL and adopting the norm for ground slot prescribed at 720 TEUs per hectare in the 2008 guidelines will be 5.75 million TEUs. If the modified ground slot of 286 TEU per hectare is adopted as considered in the upfront tariff fixation at JNPT, then the optimal yard capacity will be 2.28 million TEUs. The optimal quay capacity will be the limiting factor and, therefore, the optimal capacity of the terminal is taken at 1195740 TEUs.
- (b). It may be noted that some of the equipment like the tractor trailers and Rail Mounted Quay Crane, etc., considered in the capital cost under the normative method are not to be deployed by the IGTPPL in the actual terms.

However, for the purpose of normative revenue requirement, the capital cost estimated by the IGTPPL are considered subject to updation in the civil cost based on the revised projection of the IGTPPL. The civil cost is updated to Rs.889.3 crores as per the capital expenditure figures furnished by IGTPPL vide letter dated 26.6.2009 as against Rs.883.7 crores furnished earlier. The equipment cost is considered at Rs.448.18 crores as estimated by the IGTPPL vide its letter dated 22 June 2009. The total capital cost under normative method subject to above modification is Rs.1497.98 crores as against Rs.1491.73 crores considered by the IGTPPL.

- (c). The unit cost of power considered by the IGTPPL is Rs.8 and fuel cost is estimated at Rs.38 per litre. The unit cost of power is considered at Rs.7.27 and fuel at Rs.38.19 per litre at the level adopted in the cost plus method.
- (d). The depreciation estimated by the IGTPPL is updated with reference to the modified civil cost furnished by the IGTPPL.

- (e). The license fee is computed for 48.80 hectares as considered under the cost plus method.
- (f). The total operating cost subject to the above modification is Rs.30257 lakhs as against 29722 lakhs estimated by the IGTP.
- (g). Return on Capital Employed computed at 16% of the modified capital cost is Rs.23968 lakhs
- (h). The total annual revenue requirement is estimated at 54225 lakhs.

A copy of the calculation under the normative method is attached as **Annex - IV**.

- (i). The capital cost is considered at the full level without excluding the berth related expenses, even though for the reasons stated earlier, tariff for berth hire is not to be considered at this juncture till resolution of the difference between COPT and IGTP on this count.
- (j). The unit revenue derived from the annual revenue requirement determined for the base year 2010 is escalated by 60% of the escalation factor of 5.8% followed in this case. Thus the unit revenue was determined for the succeeding years from 2011 to 2015 by escalating the respective preceding year revenue by 3.48%. For a like to like comparison the normative unit revenue calculated for the optimal capacity is used to derive the revenue for the traffic forecast for each of the years.

The aggregate of normative revenue requirement for the forecasted traffic for the year 2010 to 2015 is Rs.2124.23 crores. Present value of which is Rs.1625.04 crores.

- (xxiii). Since the revenue estimated following the tariff guidelines of 2008 is not applicable in this case, the revenue requirement is to be pegged at the estimated revenue determined under the cost plus method envisaged by the tariff guidelines of 2005. The revenue requirement determined under the normative tariff method is adjusted accordingly to match the revenue assessed under the cost plus method.

The adjusted revenue requirement will be Rs.21037 lakhs in the initial year which will be subject to an escalation of 3.48% per annum over the immediate preceding year for the next five years. (Calculation is attached in **Annex - V**)

Thus the analytical tool of normative method is applied to even out the fluctuations in revenue over the first year period and also to determine the lower revenue base in the initial year which will help in smoothening the tariff increase.

The income estimated at the existing tariff prescribed at the RGCT for the throughput projected for the ICTT subject to modification done as explained earlier is taken as the base and the revised tariff level to meet the estimated revenue requirement of Rs.21037 lakhs in the year 2010 is determined by iteration. By this approach it is found that the revenue requirement estimated in the year 2010 can be achieved by allowing an increase of about 20% in the tariff prevailing at RGCT. The calculation of estimated income at revised tariff level is shown at **Annex - VI**. The base rates will be applied for the year 2010 which will be subject to an annual escalation of 3.48% over rates of the immediate preceding year from the year 2011 to 2015.

Care is also taken to ensure that the moderation effected in the tariff increase does not unduly put the operator at a disadvantageous position. In the initial tariff cycle of 3 years, the operation of the moderated tariff will cover the admissible expenses and provide a return of about 10% as against the maximum level of 16%. The shortfall is made good by enhanced returns in the second cycle of 3

years. By opting for a normative tariff, the IGTPPL itself has agreed to operate at a lower level of return in the initial phase.

There can be a view for further moderation in the initial tariff by stretching the tariff period beyond two tariff cycles. This Authority is not in favour of such an approach in view of the problems associated with the reliability of long term estimates. Going by the benefit to the trade quantified by COPT due to ICTT, an increase of 20% in the initial phase may not be unreasonable and taxing the users.

(xxiv). The IGTPPL has proposed to incorporate / modify definitions of a few terms in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of for other private terminals like the Chennai Container Terminal Limited, Visakh Container Terminal Private Limited which is accepted.

(xxv). The general policy is that the container related charges will be denominated in US dollar terms and shall be collected in Indian equivalent Rupees. The IGTPPL has proposed to modify the provision to have an option of collecting the revenue in the US dollar also. The modification proposed by the IGTPPL is not in line with the provision stipulated in the tariff guidelines of 2005. The IGTPPL has deleted the existing condition about regular review of the exchange rate once in 30 days. This condition is incorporated in the Scale of Rates in line with the clause 2.19.3. of 2005 tariff guidelines.

(xxvi). The penal rate of interest for delayed payments by users and delayed refunds by IGTPPL is proposed at 15.75%. The prevailing Prime Lending Rate (PLR) of the State Bank of India is 11.75%. Accordingly, the proposed provision relating to penal rate of interest on delayed payments by users and delayed refunds by IGTPPL is updated with interest rate of 13.75% being 2% above the prevailing PLR of the State Bank of India in line with the 2005 tariff guidelines.

The provision proposed at note 2.7 (iv). about levy of penal interest on delay in payment by users is proposed to be modified by the IGTPPL which is not in line with the guidelines of 2005. The existing provision which is in line with the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates at other Major Port Trusts and private terminal is prescribed in the Scale of Rates for ICTT.

(xxvii). Users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the major ports / private terminals as stipulated in clause 2.15 of the revised tariff guidelines. The IGTPPL has accordingly, in view of our suggestion introduced a suitable note in this regard in its proposed Scale of Rates for ICTT.

The IGTPPL has proposed to incorporate a condition stating that in case a vessel idles due to non-availability of break down of shore based facility of IGTPPL or another reasons attributing to IGTPPL, rebate equivalent to berth hire charges payable during the period shall be allowed by IGTPPL.

This condition has been prescribed in the Scale of Rates of the South West Port Limited, Vizag Seaport Limited, Chennai Container Terminal Limited, Gateway Terminal India Limited, NSICT, etc., where the berth hire charge are collected by the land lord port. The proposed condition is therefore incorporated in the Scale of Rates of the IGTPPL for ICTT subject to modification by incorporating the words berth hire charge payable to the COPT, based on the position maintained in this Order.

(xxviii). The IGTPPL has not furnished activity-wise costing to justify the each tariff item despite specific request. Therefore the tariff has to be fixed based on the overall cost position taking the existing tariff structure at the RGCT as the base.

The existing Scale of Rates for RGCT prescribes itemised tariff for quay crane, lashing /unlashing and stowage planning, and wharfage. The IGTPPL has proposed a composite rate for gantry crane charge including lashing / unlashing and wharfage on containers. Whilst the tariff guidelines of 2005 recommends

composite rate, it also stipulates that container related charges can be denominated in dollar terms subject segregation of cargo related charges. In other container terminals like the Nhava Sheva Container Terminal Limited, Jawaharlal Nehru Port Trust, etc. where a composite rate is prescribed, it is prescribed in rupee terms. Even while fixing the upfront tariff, for container terminals at Jawaharlal Nehru Port Trust and Tuticorin Port Trust, etc., container related charges are prescribed in rupee denominated tariff. The proposal of the IGTPL to club wharfage rate in the composite rate and seek dollar denomination also is not in line with the tariff guidelines 2005. Wharfage will continue to be prescribed separately for the operations at the ICTT. The IGTPL may come up with a proposal for a rupee denominated rate, if it desires to have a composite rate including wharfage.

The proposal to merge the lashing/ unlashings with the composite rate is in line with the tariff prescribed in other private terminals like the Chennai Container Terminal Limited, NSICT and hence is accepted.

(xxix). Subsequent to filing the proposal for revision of its SOR, the IGTPL had filed a proposal to unbundle the existing rates prescribed at RGCT for handling container at Container Yard and delivery / receipt to from customer. The proposal for unbundling this tariff item has been approved by this Authority vide Order No.TAMP/43/2008-IGTPL dated 27 June 2009. While drawing the Scale of Rates for ICTT, the approval granted in the said Order is relied upon.

(xxx). The IGTPL has proposed concessional tariff in the handling charge for coastal containers not exceeding 60% of the tariff proposed for normal cargo / foreign going vessels.

While prescribing the concessional tariff, the IGTPL has considered an exchange rate of Rs.48/- for the purpose of conversion of exchange dollar denominated rate into rupee terms. The exchange rate considered at the time of the last general revision of Scale of Rates of IGTPL was 1 US \$ = Rs.43.58 as against the prevailing exchange rate of 1 US \$ = Rs.48.5225. The tariff guidelines do not allow restatement of the coastal vessel rates at the time of tariff revision exercise. The objective of the relevant guidelines is to ensure that the coastal vessels are not burdened periodically on account of the accumulated effect of fluctuation in the exchange rate. Hence, the existing tariff prescribed for coastal vessels is also increased by 20% as allowed for foreign going without any restatement of foreign exchange rate. This will not affect the revenue model as the revenue estimated at the existing rates also follows the same position.

Concessional tariff is prescribed for coastal containers in the handling charge involving movement of container between ship to shore, shore to yard and wharfage in line with the tariff guidelines of 2005.

(xxxi). The IGTPL has proposed to increase the premium in the handling charge of over dimensional containers from existing level of 25% to 200%. It has not explained any reasons for the proposed increase in the premium level.

It is relevant to mention that the premium prescribed for handling over dimensional containers at the other container terminals like Chennai Container Terminal Limited, PSA SICAL Terminals Limited is 25% of the applicable handling charge. There is no extra ordinary circumstance brought out by IGTPL which warrants an exceptional tariff arrangement in its case.

(xxxii). The IGTPL has proposed three times the normal applicable storage charge for over dimensional containers as against the existing premium of 25%. The IGTPL has not explained any reasons for the proposed increase in the levy despite specific query in this regard.

At Chennai Container Terminal Limited, ABG Kandla Container Terminal Limited etc., storage charge based on the actual number of ground slots occupied by the OOG containers is allowed. The note proposed by the IGTPL in the Scale of

Rates is modified in line with the prescription at the Chennai Container Terminal Limited, ABG Kandla Container Terminal Limited.

The proposed note prescribing the time limit for levy of storage charge in case of abandoned containers is not found to be complete in line with the clause 5.8.3. of the tariff guidelines. The relevant conditionalities as per the revised tariff guidelines 2005 are incorporated in the Scale of Rates of the IGTPL for ICTT operations.

- (xxxiii). With reference to the reefer containers, the existing Scale of Rates of the IGTPL for RGCT prescribe tariff for supply of electricity and monitoring charges on four hourly basis only.

The IGTPL in the revised proposed Scale of Rates has proposed to introduce pre-trip inspection charge at US\$ 50 per container and cleaning charges at US\$ 2 for a 20' container and US\$ 4 for a 40' container. The tariff proposed by the IGTPL is same as prescribed in the Scale of Rates of the Nhava Sheva Container Terminal Limited. The tariff prescribed in the Scale of Rates of the Chennai Container Terminal Limited is US\$ 30 for pre-trip inspection and US\$ 1.50 for cleaning a 20' container. Since the tariff for the two services proposed to be introduced are optional service offered at the request of the users, the rate for the two services at the level proposed by the IGTPL is approved. In the absence of the details of reefer container likely to avail the services of pre-trip inspection and cleaning of container, the revenue implication of this item cannot be estimated.

- (xxxiv). For restow reefer containers, the charges prescribed for normal reefer containers are applicable as per the existing Scale of Rates. The IGTPL has proposed to levy additional charge of US\$ 30 for 20 feet container per day for a restow reefer container. The IGTPL has not explained any reasons for differential tariff for restow reefer container. The Scale of Rates of other private terminals like the Chennai Container Terminal Limited, Visakha Container Terminal Limited, PSA SICAL Container Terminals Limited, do not prescribe levy of any additional charge for restow reefer container. Based on the position obtained at the other private terminals and also in the absence of any justification furnished by the IGTPL for a differential rate for restow of reefer container, the proposal is not accepted at this juncture. The existing note prescribed in the SOR of RGCT is continued to be prescribed in the SOR for ICTT.

- (xxxv). The revised proposed Scale of Rates under the normative tariff method filed by IGTPL includes tariff for shut out containers and transportation of shut out container. The IGTPL has not explained any basis for the proposed tariff and the income estimation also does not capture revenue from this activity. The existing SOR prescribed for the operations at the RGCT does not prescribe any separate tariff for shut out container. Shut out container may not be a new feature which will arise only in ICTT. At RGCT also shut outs would have occurred and, therefore, the existing tariff arrangement at RGCT in case of shut out container will continue to apply at the ICTT.

- (xxxvi). In the initial proposal, the IGTPL had proposed to reduce the number of free days for import containers from existing 7 days to 3 days. Most of the users have objected to the proposal to reduce free days. As rightly stated by some of the users, yard constraint may have been witnessed with reference to the present facilities at the RGCT. But at the ICTT, sufficient area is available for storage. Even the IGTPL has admitted that additional ground slot can be developed as per the requirement as the LA allows them to take additional land from the COPT.

It may be relevant to mention that the IGTPL has not furnished detailed income estimation alongwith average dwell time of containers at the existing Scale of Rates and at the proposed free period. The income estimation considered in the analysis is based on the income at the existing rate and free period structure. It is, therefore, not possible to accede to the request to reduce the free period as proposed by the IGTPL without appraising the revenue impact of reduction in free

period. The existing level of free period prescribed in the SOR of RGCT is therefore allowed to continue for ICTT without any modification.

The free days for other categories of containers is also proposed to be modified. For reasons explained above, the existing number of free days is prescribed in the SOR for ICTT operations.

In case, the IGTPPL assesses that the prescribed free period hampers the productivity level at the terminal due to yard congestion, it may come up with a suitable proposal for modification in the SOR along with the financial impact thereof.

- (xxxvii). License Agreement requires the licensee to develop the facilities and services at ICTT so as to maintain the minimum productivity level of 25 moves per hour. The tariff guidelines of 2005 also require the private operators to propose incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level.

When advised the IGTPPL to proposed a suitable provision in case the productivity falls below the minimum productivity level prescribed in the License Agreement, the IGTPPL has agreed to grant reduction upto 5% in the terminal handling charges as mutually agreed with the customer if the benchmark level of productivity falls below 25 moves per hour per crane for handling containers. The proposal of the IGTPPL is incorporated in the SOR subject to partially modifying the scheme. It is made definite stating that 5% reduction in the handling charge will be allowed in case the productivity falls below 25 moves per hour per crane.

- (xxxviii). The IGTPPL has included tariff for various miscellaneous charges such as fixing / removal of seal, charges for shifting containers, POD change, etc. The rates proposed are found to be higher than the rate prescribed for these services at other terminal like the Chennai Container Terminal Limited, Visakha Container Terminal Limited. The proposed rates are, however, comparable to the rates prescribed for these miscellaneous services in the SOR of the NSICT and hence is incorporated in the SOR for ICTT operations. In any case these are miscellaneous service and it is assumed that it will not have any significant impact on the revenue stream.

The IGTPPL in the revised proposal has proposed to introduce penalty of Rs.1,00,000 per hour for overstay of vessel at the terminal due to users fault under the Miscellaneous charges.

If the operator is required to give rebate to the user equivalent to berth hire accruing to the COPT in case a vessel idles at the terminal of IGTPPL due to break down of shore based facilities or any other reasons attributable to it, then it is not unreasonable to compensate the operator if the vessels idles at the terminal for delay on account of users fault.

The charge proposed by the IGTPPL is in the form of a penalty for overstay of vessel at its terminal and not a vessel related charge.

This Authority has approved penal rate of Rs.1 lakh per hour for overstay of vessel at berth beyond two hours after completion of operations due to user's fault in the Scale of Rates of the NSICT. Since the rate proposed by the IGTPPL is the same as prescribed in the NSICT and recognising that it is a penal provision, the proposed rate is approved which will be leviable for overstay of vessel beyond two hours after completion of operations due to user's fault.

- (xxxix). The IGTPPL has proposed a caveat stating that the rates mentioned in the Scale of Rates are the ceiling rates and it does not preclude ICTT from offering lower rates or discounts to its customers so long as the rates charged by ICTT do not exceed the rates as mentioned herein. The Major Port Trust Act as well as the Licence Agreement permits IGTPPL to allow rebates and discounts over the rates prescribed in the Scale of Rates. The IGTPPL, therefore, has the flexibility to

(XL). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the provisions of the revised tariff guidelines have been modified.

(i). Existing Scale or Rates for RGCT is allowed to continue from the date of its expiry till the end of December 2009.

BRAHM DUTT, Chairman
[ADVT III/4/143/09-Exty.]

[illegible]

(i) Interest on outstanding upfront fee payable in a phased manner as per IA	0.00	0.00		0.00	293.76		0.00	284.62		0.00
(ii) Loss on sale of assets	0.00	0.00		21.57	0.00		0.00	0.00		0.00
(iii) Others - Bank Charges	22.53	0.00		33.81	0.00		24.26	0.00		23.00
(iv) Lashing & Unlashing	203.24	203.24		160.47	160.47		0.00	0.00		0.00
Total	225.76	203.24		215.85	454.23		24.26	284.62		23.00
VIII FMI Less FME (VI) - (VII)	-160.01	-203.24	-21%	-196.44	-454.23	-57%	-17.25	-284.62		-14.66
IX Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	897.55	27.44		1450.80	489.59		1900.16	1185.40		2576.34
X Capital Employed	9363.61	6960.11	35%	8900.07	5554.32	60%	7697.55	4410.97	75%	6486.21
XI Return on Capital Employed	15%	15%		15%	15%		15%	15%		16%
XII Capacity Utilization	50%	53%		57%	61%		63%	66%		
XIII RoCE adjusted for capacity utilization	706.41	553.33		1335.01	833.15		1231.61	661.65		1037.79
XIV Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	191.14	-525.89		115.79	-343.56		668.55	523.76		1538.55
XV Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	3%	-9%		2%	-5%		9%	7%		18%
Reconciliation of adjustments in the estimates and actuals for a like to like comparison										
	2005-06			2006-07			2007-08		2008-09	
	Actuals	Est.		Actuals	Est.		Actuals	Est.	Provisional	
Net Surplus / Deficit	191.14	-525.89		115.79	-343.56		668.55	523.76	1538.55	
(i) Depreciation for assets taken over from the COPT during the last tariff Order considered at 25% over four years period, whereas the IGTPPL has depreciated over 8.10 to 9.06 years. Impact on the estimates by depreciating the assets at 21.41% instead of 25%.	-164.42	119.66		-164.42	126.23		-164.42	126.23		-164.42
(ii) Preliminary Expense was spread over 4 years for RGCT in last tariff Order. In actual terms, IGTPPL has spread over the cost over seven years period. The impact of giving similar treatment in the estimates will be -	0.00	35.41		0.00	35.41		0.00	35.41		0.00
(iii) (a). In the 2005 tariff Order, the deferred payment of upfront fee was excluded from the capital employed as per their proposal but interest on the balance upfront payment was allowed as item of cost. Now the IGTPPL has claimed return on the capital employed on the full net fixed assets without such adjustment. At the same time, it has not considered the interest on dues to COPT as a cost element. The impact of giving this effect on the estimates (b). The return on capital employed allowed on the net fixed assets as per reported in the Annual Accounts moderated on account of adjustment done in the depreciation as explained in sr no (i) above.	-12.40	-317.66		-24.66	-259.63		-24.66	-214.73		-26.31
(iv) Impact of wage revisions at 15% of the total salaries and wage cost considered from 1 January 2007 which is reportedly not considered in actual but was considered in the Estimates.	0.00	0.00		-31.74			-135.15			-141.36
Sum of the Adjustments	-176.83	-162.58		-220.83	-97.99		-324.24	-53.09		-332.10
Modified net surplus/ Deficit	14.31	-688.47		-105.04	-441.55		344.31	470.66		1206.45
Summary Position after the adjustments										
	Actuals	Estimates								
2005-06	14.31	-688.47								
2006-07	-105.04	-441.55								
2007-08	344.31	470.66								
Total	253.59	-659.36								
2008-09	1206.45	0.00								

Annex-II

COST STATEMENT OF RAJIV GANDHI CONTAINER TERMINAL FOR THE
YEAR 2009-10

Rs. in lakhs

Sr.No.	Particulars	Furnished by IGTPL	Modified Estimated
		2009-10 (Estimates)	2009-10 (Estimates)
	Traffic (in TEUs)	185,010	185,010
I	Total Operating Income		
	(i) Container handling income	4,495	4,495
	(ii) Others - Storage, Reefer, Extra moves	1,541	1,541
	Total (i to ii)	6,037	6,037
II	Operating Costs (excluding depreciation)		
	(i) Operating & Direct Labour	612	612
	(ii) Maintenance Labour	279	279
	(iii) Equipment Running Costs	883	848
	(iv) Equipment Hire	-	-
	(v) Lease Rentals	1,184	789
	(vi) Insurance	76	76
	(vii) Other expenses	111	111
	(viii) Technical Service Fee	222	222
	(ix) Impact of wage revision	-	100
	Total (i to ix)	3,366	3,036
III	Depreciation	2,096	1,100
IV	Overheads		
	(i) Management & Administration overheads	477	477
	(ii) Preliminary expenses write-off	-	-
	Total (i to iv)	477	477
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	98	1,423
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)		
	(i) Profit on sale of assets	-	-
	(ii) Others - MOT & Cut off charges	-	-
	Scrap Sales	-	-
	Gain from forex variance	-	-
	Revenue from Lashing / unlashing	-	-
	Total	-	-
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)		
	(i) Interest on outstanding upfront payment	-	-
	(ii) Loss on repayment of foreign currency loans if any	-	-
	(iii) Loss on sale of assets	-	-
	(iv) Others - Bank Charges	15	15
	Lashing & Unlashing Labour	-	-
	Loss on Forex variance	-	-
	FBT	-	-
	Total	15	15
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	(15)	(15)
IX	Surplus Before Tax (V) + (VIII)	82	1,408
X	Capital Employed	6,202	5,561
XI	RoCE - Maximum permissible (15% / 6.35% / 0%)	16%	16%
XII	Capacity Utilization	-	-
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	662	593
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(579)	815
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	-10%	13.5%

ANNEX -III

COST STATEMENT FOR INTERNATIONAL CONTAINER TRANSHIPMENT TERMINAL UNDER COST PLUS METHOD

Sr.No.	Particulars	Furnished by ICTPL			ESTIMATES					
		Estimates at existing tariff								
		2010	2011	2012	2010	2011	2012	2013	2014	2015
I	Traffic (in TEUs)	478,000	588,000	684,456	478,000	588,000	684,456	752,902	828,192	911,011
II	Revenue Estimates	15,438	18,856	21,889	17,533	21,064	24,459	26,905	29,595	32,555
	Total Income	15,438	18,856	21,889	17,533	21,064	24,459	26,905	29,595	32,555
III	Operating Costs									
	(i) Operation & Direct Labour	392	422	453	392	419	439	749	789	886
	(ii) Maintenance Labour	297	319	343	297	319	343	517	547	612
	(iii) Equipment Running Costs	3,193	3,728	4,282	2,163	2,527	2,921	3,272	3,685	4,160
	(iv) Royalty / revenue share	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(v) Equipment Hire	735	927	1,106	735	927	1,106	1,247	1,408	1,585
	(vi) Lease Rentals payable as per concession agreed joint	33	53	33	5	5	5	5	5	6
	(vii) Insurance	437	403	363	437	403	363	363	368	353
	(viii) Other Expenses	209	251	299	209	251	298	336	379	427
	(ix) Technical Service Fee	634	669	693	634	669	693	716	734	753
	(x) Depreciation	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504	7,504
	(xi) Management & Administration overheads	534	619	699	534	565	593	622	669	709
	(xii) Washing & Unwashing Labour	1,008	1,214	1,711	1,008	1,214	1,711	1,991	2,317	2,577
	Total Expenses	14,966	16,189	17,495	13,918	14,893	15,870	17,335	18,404	19,766
IV	Surplus/ Deficit	472	2,668	4,394	3,615	6,171	8,489	9,570	11,191	12,849
V	Capital employed	125,636	118,453	111,266	124,021	116,643	109,138	101,672	94,128	86,524
VI	ROCE (%)	20.102	18.952	17.803	19.843	18.663	17.463	16.761	15.960	13.860
VII	Net Surplus/ Deficit after Return	(19,630)	(16,284)	(13,409)	(16,228)	(12,492)	(8,973)	(6,691)	(3,870)	(1,011)
VIII	Surplus of ROCE operations for the years 2005-06 to 2008-09 Rs. 2021 lakhs spread over five years period				404	404	404	404	404	
IX	Net Surplus/ Deficit after adjustment of surplus from ROCE operations				(15,824)	(12,088)	(8,569)	(6,287)	(3,466)	(1,011)
X	Net surplus / deficit as percentage of operating income	-127%	-86%	-61%	-90.2%	-57.4%	-35.0%	-23.4%	-11.7%	-3.1%
XI	Average net surplus/ deficit (in %)		-87.8%			-57.85%			-12.09%	

Rs. in lakhs

Sr.No.	Particulars						
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
I	Traffic (in TEUs)	478000	588000	684456	752902	828192	911011
II	Revenue Estimated at the existing tariff level for the years 2010 to 2012. For the years 2012-2015, income estimated based on average revenue determined at Sr. No x below	17533	21064	24459	42812	47094	51803
III	Average Revenue per TEU before revision during the each tariff cycle (in Rs.)	3602.24			5686.31		
IV	Tariff increase / Decrease (%) required	57.85%			-29.56%		
V	Revised revenue Estimated after considering tariff increase / decrease at (III) above)	27181	33435	38920	30157	33172	36484
VI	Cost plus return	33761	33556	33432	33596	33465	33566
VII	Net Surplus/ Deficit (V- VI)	(6,580)	(120)	5,489	(3,439)	(293)	2,924
VIII	Surplus from ROCE for the years 2005-06 to 2008-09 adjusted	1,213			808		
IX	Total Net Surplus / Deficit for the tariff cycle	0			0		
X	Average Revenue per TEU for the 3 years tariff cycle after tariff revision (in Rs.)	5686.31			4005.38		

ANNEX - IV

COST CALCULATION FOR TARIFF OF INTERNATIONAL CONTAINER TRANSHIPMENT TERMINAL FOLLOWING 2008 GUIDELINES

1) Calculation of Optimal Capacity of NSICT.

1) Optimal Quay Capacity:Optimal Quay Capacity = $A * B * C * D * E$ TEUs

where,

A = Number of Gantry Cranes deployed for work in an year.
 B = Number of working hours of gantry cranes in an year.
 C = Average number of moves per gantry crane.
 D = TEU ratio
 E = 70%

Norms	Capacity based on 6 Cranes
= Berth Length / 100	= 600 metres / 100
= 24 * 365 hours	= 24 * 365 hours
= 25 moves per hour	= 25 moves per hour
= 1.3	= 1.3
= 70%	= 70%
	1195740 TEUs

2) Optimal Yard Capacity:Optimal Yard Capacity = $0.7 * G * H * P$ TEUs
S * D

where,

G = Total Ground Slot in TEUs
 H = Average Stack height
 P = Period in number of days
 S = Surge factor
 D = Average Dwell Time

Norms	Capacity based on norms prescribed in 2008 guidelines	Capacity based on modified norms for ground slot adopted in the JNPT upfront tariff
= 720 TEUs per hectare	= 720 * 48.80	= 286 * 48.80
= 2.50	35136	13956.8
= 365	2.50 = 2.50	2.50
= 1.3	365 = 365	365
= 4 days for Import & 2 days for Export	1.3 = 1.3	1.3
	3 = 3 days	3
	5754646 TEUs	2285873 TEUs

Therefore, Optimal Capacity of the ICTT is considered as

1195740 TEUs

2) Calculation of Capital cost

Particulars	Actual Capital Cost as per Estimates furnished by IGTPPL for the year 2010 for ICTT operations (Rs. in crores)	Total Cost for normative level of equipment (As assessed by IGTPPL vide letter dated 22.6.2009) (Rupees in crores)	Workings	Updated Estimates with reference to CIVIL cost	Workings
Civil Cost	906.84	883.77	As assessed by IGTPPL in their calculation for normative tariff (dated 22.6.2009)	889.38	As furnished by IGTPPL vide letter dated 26.9.2009 along with the certificate of its Auditors
Container handling Equipment	162964		The unit rate of equipment as furnished by the IGTPPL		The unit rate of equipment as furnished by the IGTPPL
Norms	No of Equipment proposed to be deployed at ICTT as understood from the IGTPPL	No of Equipment as per norms			
Quay Gantry Crane	1 QGC for 100 mtrs berth length	6	Rs. 44,724 crones each * 6 nos =	268.34	Rs. 44,724 crones each * 6 nos =
Rail Mounted Gantry Crane	One for handling 6 rates/day	Nil	Rs. 576 crones * 1 =	576	Rs. 576 crones * 1 =
Rubber Tyred Gantry Crane	3 for each gantry crane	18	Rs. 3.16 crones each * 18 nos =	146.88	Rs. 3.16 crones each * 18 nos =
Reach Stacker/ Top Lift Truck	1 for new RTGs	2	Rs. 1.90 crones each * 2 nos =	3.80	Rs. 1.90 crones each * 2 nos =
Tractor Travers	6 for each QGC	36	Rs. 0.85 crones each * 36 nos =	23.40	Rs. 0.85 crones each * 36 nos =
Others	2 Harbour Mobile Crane (Old)			448.18	448.18
				448.18	
	409.71			448.18	
IT System Cost	2% of Civil & Equipment Cost	14.89	26.64	2% * (883.72+448.18 crores)	26.75
Others	10% of Civil & Equipment Cost	4.87	133.19	10% * (883.72+448.18 crores)	133.75
Total Capital Cost	1338.26				
Less cumulative depreciation on assets taken over	28.31				
Total Capital Cost for ICTT	1309.95	1481.73		1487.98	

2919 451/17

3) Calculation of Operating cost

Particulars	Norms	Workings by IGTP	Estimate by IGTP (Rs. in lakhs)	Working of TAMP	Estimate Rs. in Lakhs
Power Cost	8 kWh per TEU	8 * 6 * 1195740	76.53	8 * 7.27 * 1195740	695
Fuel Cost	4 litres per TEU	1195740 * 4 * 38	1817.52	4 * 36.19 * 1195740	1827
Repairs & Maintenance					
- Civil	1% of cost of Civil assets	1% of Rs 883.72 cr * 1.10	972.09	1% of Rs 86930 lakhs	869.3
- Equipments	2% of cost of Equipments	2% of Rs 474.82 cr * 1.10	1044.61	2% of Rs 47493 lakhs	949.87
Insurance	1% of Gross fixed assets	1% of Rs. 1491.73 crores	1491.74	1% of Rs. 1497.98 crores	1498
Depreciation	As per Companies Act or provisions of LA whichever is higher		9395	Rs. 9395 + (Rs. 558 lakhs * 3.34%) Depreciation considered on the updated civil cost	9413
Licence fee	At the rate prescribed in the SOR	60 hec * Rs. 1 per sq metre per month * 12	7.2	48.8 hec * Rs. 1 per sq metre per annum	4.88
Other Expenses	10% of Gross fixed assets	10% of Rs. 1491.73 crores	14917.35	10% of Rs 1497.98 crores	14980
TOTAL OPERATING COST			29721.62		30257.1

*** Arithmetical error in the decimal in the estimated of fuel cost observed in the calculation furnished by IGTP which if corrected the total operating cost will be Rs. 30410.39 lakhs instead of Rs. 29721.62 lakhs)

4) Return on Capital Employed

Rs. in lakhs				
Particulars	Workings	Estimates by IGTP	Workings	Modified Estimates
Return on Capital Employed	16% of Rs. 1491.73 crores	23868	16% of Rs. 1497.98 cr	23967.7

5) Normative Annual Revenue Requirement:

Rs. in Lakhs			
	IGTP's Calculation	IGTP Calculation after correction	As per modified Calculation
Operating Cost	29722	30410	30257
Return on Capital Employed	23868	23868	23968
	53589	54278	54225

6) Average Revenue per TEU

Year	Average Revenue per TEU (in Rs.)
2010	4535
2011	4693
2012	4856
2013	5025
2014	5200
2015	5381

Annex - V

TARIFF TO ARRIVE AT REVENUE NEUTRAL POSITION

ANALYSIS FOR 6 YEARS PERIOD

ANALYSIS FOR 6 YEARS PERIOD

Rs. in lakhs

Year	Traffic estimation	Cost plus method				Normative method			Adjusted normative revenue to meet the revenue realisation under cost plus method		
		Average Revenue Rs. per TEU	Revenue for the traffic estimated (Rs. in lakhs)	Net Present value of Re. 1 during the period of 5 years applying discounting factor 10%	Net Present Value of the Revenue applying discounting factor of 10%	Average Revenue Rs. per TEU	Revenue for the traffic estimated (Rs. in lakhs)	Net Present Value of the Revenue applying discounting factor of 10%	Average Revenue Rs. per TEU	Revenue for the traffic estimated (Rs. in lakhs)	Net Present Value of the adjusted tariff to match their revenue neutral position
2010	478000	5985.31	27181	1.0000	27181	4535	21677	21677	4401.15	21037	21037
2011	588000	5696.31	33435	0.9091	30396	4693	27593	25084	4554.31	26779	24345
2012	684456	5686.31	38926	0.8264	32166	4856	33237	27468	4712.80	32257	26658
2013	752902	4005.38	30157	0.7513	22857	5025	37833	28424	4875.81	36718	27586
2014	828192	4005.38	33172	0.6836	22857	5200	43064	29414	5046.52	41795	29540
2015	911011	4005.38	36489	0.6209	22857	5381	49019	30437	5222.14	47574	29540
Total	4242560		199355		157713		212423	162504		206161	157713

2005

Total revenue for the first year 2010

21037

Traffic in TEU

478000

Average Revenue per TEU at the adjusted normative revenue

4401.15

ANNEX- VI

Income Estimation for the year 2010 at revised tariff for International Container Transhipment Terminal

Sr.No.	Particulars	Traffic Projections (in TEUs) for the year 2010	Existing Rates (in Rs.)	Existing Rates increased by 20%	Income at the revised tariff (Rs. in lakhs)
I	Container Handling Income (A + B + C + D + E)	478,000			15,645
A	Foreign containers (1)+(2)+(3)	319,932			11,868
	(1) Loaded Containers (a)+(b)+(c)	244,758			9,629
	(a) 20 ft containers	131,793	3705.85	4,447.02	5,861
	(b) 20-40 ft containers	112,965	5558.78	6,670.53	3,768
	(c) Above 40 ft containers				
	(2) Empty Containers (a)+(b)+(c)	52,705			1,356
	(a) 20 ft containers	28,380	2422.81	2,907.37	825
	(b) 20-40 ft containers	24,325	3634.22	4,361.06	530
	(c) Above 40 ft containers				
	(3) Reefer Containers (a)+(b)+(c)	22,469			884
	(a) 20 ft containers	12,099	3705.85	4,447.02	538
	(b) 20-40 ft containers	10,370	5558.78	6,670.53	346
	(c) Above 40 ft containers				
B	Transhipment containers (1)+(2)+(3)	129,036			3,031
	(1) Loaded Containers (a)+(b)+(c)	129,036			3,031
	(a) 20 ft containers	39,971	4730.83	5,676.99	1,135
	(b) 20-40 ft containers	89,065	7096.24	8,515.49	1,896
	(c) Above 40 ft containers				
	(2) Empty Containers (a)+(b)+(c)				
	(a) 20 ft containers				
	(b) 20-40 ft containers				
	(c) Above 40 ft containers				
	(3) Reefer Containers (a)+(b)+(c)				
	(a) 20 ft containers				
	(b) 20-40 ft containers				
	(c) Above 40 ft containers				
C	Coastal Containers (1)+(2)+(3)	18,761			460
	(1) Loaded Containers (a)+(b)+(c)	16,626			415
	(a) 20 ft containers	8,953	2351.96	2,822.36	253
	(b) 20-40 ft containers	7,674	3527.95	4,233.54	162
	(c) Above 40 ft containers				
	(2) Empty Containers (a)+(b)+(c)	842			13
	(a) 20 ft containers	453	1425.32	1,710.39	8
	(b) 20-40 ft containers	388	2137.99	2,565.58	5
	(c) Above 40 ft containers				
	(3) Reefer Containers (a)+(b)+(c)	1,293			32
	(a) 20 ft containers	696	2351.96	2,822.36	20
	(b) 20-40 ft containers	597	3527.95	4,233.54	13
	(c) Above 40 ft containers				
D	Others (Restow - Foreign) (1 + 2 + 3)				
	(1) Loaded Containers (a)+(b)+(c)				
	(a) 20 ft containers				
	(b) 20-40 ft containers				
	(c) Above 40 ft containers				
	(2) Empty Containers (a)+(b)+(c)				
	(a) 20 ft containers				
	(b) 20-40 ft containers				
	(c) Above 40 ft containers				
	(3) Reefer Containers (a)+(b)+(c)				
	(a) 20 ft containers				
	(b) 20-40 ft containers				
	Others (Restow - Coastal) (1 + 2 + 3)				
	(1) Loaded Containers (a)+(b)+(c)				
	(a) 20 ft containers				
	(b) 20-40 ft containers				
	(c) Above 40 ft containers				
	(2) Empty Containers (a)+(b)+(c)				
	(a) 20 ft containers				
	(b) 20-40 ft containers				
	(c) Above 40 ft containers				
	(3) Reefer Containers (a)+(b)+(c)				
	(a) 20 ft containers				
	(b) 20-40 ft containers				
	(c) Above 40 ft containers				

Sr. No.	Particulars	Traffic Projections (in TEUs) for the year 2010	Existing Rates (in Rs.)	Existing Rates Increased by 20%	Income at the revised tariff (Rs. in lakhs)
I	Others (Transshipment - Coastal) (1 + 2 + 3)				285
	(1) Loaded Containers (a)+(b)+(c)	10,271			286
	(a) 20 ft containers	6,465	2558.40	3,070.08	138
	(b) 20-40 ft containers	3,805	3537.60	4,245.12	88
	(c) Above 40 ft containers	-	-	-	-
	(2) Empty Containers (a)+(b)+(c)	-			-
	(a) 20 ft containers	-	-	-	-
	(b) 20-40 ft containers	-	-	-	-
	(c) Above 40 ft containers	-	-	-	-
	(3) Reefer Containers (a)+(b)+(c)	-			-
	(a) 20 ft containers	-	-	-	-
	(b) 20-40 ft containers	-	-	-	-
II	Income from ICD container for movement between CY to Rail yard (1 + 2)				360
	(1) Foreign container (i+ii)				340
	(i) Laden (a+b+c)				340
	(a) 20 ft containers	8,633	267.30	320.76	199
	(b) 20-40 ft containers	3,700	400.95	481.14	85
	(c) Above 40 ft containers	-	-	-	-
	(ii) Empty (a+b+c)				-
	(a) 20 ft containers	1,703	237.60	285.12	39
	(b) 20-40 ft containers	730	356.40	427.68	17
	(c) Above 40 ft containers	-	-	-	-
	(2) Coastal				-
	(i) Laden (a+b+c)				20
	(a) 20 ft containers	579	267.30	320.76	13
	(b) 20-40 ft containers	248	400.95	481.14	6
	(c) Above 40 ft containers	-	-	-	-
	(ii) Empty (a+b+c)				-
	(a) 20 ft containers	27	337.60	405.12	1
	(b) 20-40 ft containers	12	356.40	427.68	0
	(c) Above 40 ft containers	-	-	-	-
III	Demurrage / storage / Dwell time charges		Income estimated at existing Rate increased by 20% (Rs. 2574 lakhs * 20%)		3,568
IV	Others		Income at existing Rate increased by 20% (Rs. 1221 lakhs * 20%)		1,466
	Total (I) to (IV)	478,000			21,039

Annex - VII**INDIA GATEWAY TERMINAL PRIVATE LIMITED****SCALE OF RATES FOR INTERNATIONAL CONTAINER TRANSHIPMENT TERMINAL****PREFACE**

This Scale of Rates sets out the charges payable to India Gateway Terminals Private Limited for use of services and facilities provided at the International Container Transshipment Terminal (ICTT).

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"IGTPL"** means India Gateway Terminal Private Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (ii). **"Coastal Vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (iii). **"Container"** means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- (iv). **"FCL"** means a container said to contain Full Container Load.
- (v). **"Foreign going Vessel"** shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (vi). **"Hazardous container"** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vii). **"ICD"** means Inland Container Depot.
- (viii). **"LCL"** means a container said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/ exporter).
- (ix). **"Over Dimensional Container"** means a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged containers (including boxes having corner casting problem) and container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- (x). **"Per day"** means per calendar day or part thereof.
- (xi). **"Port"** means Cochin Port Trust.
- (xii). **"Reefer"** means any container for the purpose of the carriage of goods, which require power supply to maintain the desired temperature.
- (xiii). **"Shut Out Container"** means a container, which has entered the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- (xiv). **"Transshipment container"** means a Container discharged from one vessel, stored in IGTPPL and transported through another vessel.
- (xv). **"VIAN"** means Vessel Identification Advise Number.

2. GENERAL

- (i). Status of a vessel as borne out by its certification issued by Director General of Shipping is the relevant factor for deciding whether the vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. Foreign going vessels permitted to undertake coastal voyages and the cargo / container carried by them will also qualify for the concession in respect of such permissible voyages.
- (ii). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees. For this purpose, the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector Bank as may be specified from time to time prevalent on the date of entry of the vessel into the Terminal (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for conversion of the dollar denominated charges into Indian rupees.
- (iii). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (v).
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the IGTPL shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 13.75% per annum. The penal rate will apply to both the IGTPL and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the IGTPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 prescribed as a condition in the tariff.
- (vi).
 - (a). The container related charges for all coastal should not exceed 60% of the normal container related charges.
 - (b). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
 - (c). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (vii). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the IGTPL.
- (viii). In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of IGTPL or any other reasons attributable to the IGTPL, rebate equivalent to berth hire charges payable to COPT during the period of idling shall be allowed by IGTPL.
- (ix). In case a vessel idles at the IGTPL terminal for more than two hours due to user's fault, Rs.1,00,000 per hour will be levied.

- (x). The tariff prescribed in the Scale of Rates will be increased by 3.48% per annum on 1st January every year with reference to the tariff prevailing in the immediate preceding year. The first such escalation will be effected on 1 January 2011 and the last one will be on 1 January 2015. The individual tariff arrived after applying the annual escalation shall be rounded off to 1/100th of a paise.
- (xi). The minimum level of productivity will be 25 moyes per hour per crane for handling normal containers by gantry crane as mentioned in schedule 1.1. A reduction of 5% in the charges prescribed in schedule 1.1. will be allowed in case the productivity falls below 25 moyes per hour / per crane.

SECTION - I

1. CHARGES FOR ALL NORMAL AND REEFER CONTAINERS

1.1. Gantry Crane Charges including Lashing / unlashings, stowage planning

Particulars	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
<u>Per Laden Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	42.14	1107.35
Exceeding 20' and upto 40' in length	63.21	1661.05
Over 40' in length	84.28	2214.70
<u>Per Empty Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	42.14	1107.35
Exceeding 20' and upto 40' in length	63.21	1661.05
Over 40' in length	84.28	2214.70

Note:

The consolidated charges prescribed above include the following elements, viz. stevedoring, use of gantry crane, use of transfer crane, lashing / unlashings and stowage planning.

1.2. Transportation from QC to Yard and visa versa

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<u>Per Laden Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	320.75	192.45
Exceeding 20' and upto 40' in length	481.15	288.70
Over 40' in length	641.50	384.90
<u>Per Empty Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	285.15	171.10
Exceeding 20' and upto 40' in length	427.75	256.65
Over 40' in length	570.30	342.20

1.3. Transportation from Container Yard to Rail Yard and visa versa

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<u>Per Laden Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	320.75	320.75
Exceeding 20' and upto 40' in length	481.15	481.15
Over 40' in length	641.50	641.50

<u>Per Empty Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	285.15	285.15
Exceeding 20' and upto 40' in length	427.75	427.75
Over 40' in length	570.30	570.30

1.4. Handling at Container Yard for lift on / off while receiving from Quay

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<u>Laden Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	684.30	410.60
Exceeding 20' and upto 40' in length	1026.45	615.90
Over 40' in length	1368.60	821.20
<u>Empty Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	213.85	128.30
Exceeding 20' and upto 40' in length	320.80	192.45
Over 40' in length	427.70	256.60

1.5. Handling from truck / rail for delivery / receipt to and from customers

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<u>Laden Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	684.30	684.30
Exceeding 20' and upto 40' in length	1026.45	1026.45
Over 40' in length	1368.60	1368.60
<u>Empty Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	213.85	213.85
Exceeding 20' and upto 40' in length	320.80	320.80
Over 40' in length	427.70	427.70

Note:

Normal containers are the general type containers, not falling under any special categories mentioned subsequently.

SECTION - II

2. CHARGES FOR ALL TRANSHIPMENT CONTAINERS

Particulars	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
<u>Laden Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	117.00	3070.10
Exceeding 20' and upto 40' in length	175.50	4605.15
Over 40' in length	234.00	6140.20
<u>Empty Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	103.90	2727.95
Exceeding 20' and upto 40' in length	155.85	4091.95
Over 40' in length	207.80	5455.90

Notes:

- (1). The composite rates given above covers gantry crane charges, lashing, unlashings, stowage planning, charges for transportation from quay to yard and vice-versa, charges for grounding and lifting by transfer crane at the yard and wharfage.
- (2). A container from foreign port landing at the IGTPPL for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.
- (3). A transshipment container sent to CFS, ICD or taken delivery locally shall be charged the local container rate.
- (4). Charges for Hazardous Containers and Overdimensional Containers will be 1.25 times the rates prescribed above.

SECTION - III**3. CHARGES FOR ALL HAZARDOUS CONTAINERS AND OVERDIMENSIONAL CONTAINERS****3.1. Gantry Crane Charges including Lashing / unlashings**

Particulars	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
<u>Laden Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	52.68	1384.20
Exceeding 20' and upto 40' in length	79.02	2076.30
Over 40' in length	105.36	2768.40

3.2. Transportation from QC to Yard and visa versa

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<u>Laden Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	400.95	240.60
Exceeding 20' and upto 40' in length	601.45	360.90
Over 40' in length	801.90	481.20

3.3. Transportation from Container yard to Rail yard and visa versa

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<u>Laden Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	400.95	400.95
Exceeding 20' and upto 40' in length	601.45	601.45
Over 40' in length	801.90	801.90

3.4. Handling at Container Yard for lift on / off while receiving from Quay

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
<u>Laden Container</u>		
Not Exceeding 20' in length	855.35	513.25
Exceeding 20' and upto 40' in length	1283.05	769.90
Over 40' in length	1710.70	1026.50

3.5. Handling from truck / rail for delivery / receipt to / from customers

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
Laden Container		
Not Exceeding 20' in length	355.35	855.35
Exceeding 20' and upto 40' in length	1283.05	1283.05
Over 40' in length	1710.70	1710.70

SECTION - IV

4. WHARFAGE CHARGES

Particulars	Foreign-going (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
Laden Container including ICD container		
Not Exceeding 20' in length	712.80	427.70
Exceeding 20' and upto 40' in length	1069.20	641.55
Over 40' in length	1425.60	855.40
Empty Container including ICD empty container		
Not Exceeding 20' in length	149.70	89.85
Exceeding 20' and upto 40' in length	224.55	134.80
Over 40' in length	299.40	179.70

SECTION - V

5. CHARGES FOR HANDLING HATCHCOVERS OF VESSELS

Particulars	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
Opening hatchcover and replacing it (charge per hatchcover)		
A. Without placing the hatchcover on the quay	19.63	513.25
B. When placing the hatchcover on the quay	49.07	1283.05

SECTION - VI

6. CHARGES FOR SHIFTING OF CONTAINERS WITHIN VESSELS (RESTOWS) [FULL CONTAINER LOAD AND EMPTY CONTAINER]

Particulars	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
A. Shifting containers within the vessel (per move)		
Not Exceeding 20' in length	32.71	855.35
Exceeding 20' and upto 40' in length	49.06	1283.05
Over 40' in length	65.42	1710.70
B. Other than (A)		
Not Exceeding 20' in length	72.78	1903.20
Exceeding 20' and upto 40' in length	109.17	2854.80
Over 40' in length	145.56	3806.40

SECTION - VII**7. REEFER RELATED CHARGES**

Particulars	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
A. Charges for supply of electricity, reefer Monitoring and Connection/disconnection (per 4 hours/or part thereof) [For Laden and Empty]		
Not Exceeding 20' in length	3.81	166.10
Exceeding 20' and upto 40' in length	5.72	249.15
Over 40' in length	7.62	332.20
B. Pre-Trip inspection (including supply of electricity)	50.00	2426.15
C. Cleaning of containers [For Laden and Empty]		
Not Exceeding 20' in length	2.00	97.05
Exceeding 20' and upto 40' in length	4.00	194.10
Over 40' in length	6.00	291.15

Notes:

- (1). Above tariff does not include parameter setting or repair and maintenance of malfunctioning reefers.
- (2). Pre-trip inspection of the reefer containers, and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested by user.
- (3). The charges prescribed above are also applicable to restow reefer containers.

SECTION - VIII**8. STORAGE CHARGES**

Particular	Rate per container per day or part thereof					
	Foreign-going (in US\$)			Coastal (in Rs.)		
	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
Laden container						
i) First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
ii) 8-15 days	5.40	10.80	16.20	235.35	470.70	706.00
iii) 16-30 days	10.80	21.60	32.40	470.65	941.30	1411.95
iv) Thereafter	21.60	43.20	64.80	941.35	1882.70	2824.05
Empty container						
i) First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
ii) 4-10 days	5.40	10.80	16.20	235.35	470.70	706.00
iii) 11-15 days	10.80	21.60	32.40	470.65	941.30	1411.95
iv) Thereafter	21.60	43.20	64.80	941.35	1882.70	2824.05

Particular	Rate per container per day or part thereof					
	Foreign-going (in US\$)			Coastal (in Rs.)		
	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
Transshipment container - Laden						
i) First 30 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
ii) 31-45 days	10.80	21.60	32.40	470.65	941.30	1411.95
iii) Thereafter	16.20	32.40	48.60	706.00	1412.00	2118.00
Transshipment container - Empty						
i) First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
ii) 16-30 days	10.80	21.60	32.40	470.65	941.30	1411.95
iii) Thereafter	16.20	32.40	48.60	706.00	1412.00	2118.00

Notes:

- (1). (a). Storage period for an import container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of loading / delivery / removal of container.
- (b). Storage period for export container starts from the date containers enters the terminal.
- (2). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and terminal's non-working days shall be excluded.
- (3). Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL/ICD shall lose the concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.
- (4). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch to rail will enjoy the free period applicable to normal import containers only.
- (5). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment / delivery
- (6). For over high and over dimensional containers, the storage charge shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as given above.
- (7). For hazardous container, the storage charges shall be 25% more under the respective slab as given above.
- (8). The users will not have to pay storage charges for the period during which IGTPPL is not in a position to deliver/ ship the containers when requested by the users.
- (9). The storage charges on abandoned FCL container / shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.

- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent / MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
- (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
- (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized / confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized / confiscated containers should be removed by the line/ consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

SECTION - IX

9. MISCELLANEOUS CHARGES

Sl. No.	Particulars	Rate per Container (in Rs.)	
		Not exceeding 20' in length	Exceeding 20' in length and upto 40' in length
(i).	Fixing/ removal of seal	200	200
(ii).	Additional service charge for stacking containers in the designated yard for customs examination or for any other purpose, by prior arrangement.	200	300
(iii).	Charges for shifting within the Terminal for customs examination or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery with Prior arrangement with user.	1875	2813
(iv).	POD Change	2500	3750
(v).	Change of status of Container	2500	3750
(vi).	Fixing/removal of Hazardous Sticker (per container)	200	200
(vii).	One Door Open Charges(per container)	1000	1000
(viii).	Cancellation of documents (per EIR)	100	100
(ix).	Non-declaration / Mis declaration of Hazardous containers	3000	3000
(x).	On- Wheel Customs inspection (per container)	600	600
(xi).	Sending Containers survey report/Photo at Gate through electronic process (per container)	400	400

Notes:

- (1). Cancellation charges applies when EIR is cancelled at the request of customers.
- (2). "One Door Open" charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onion) and when door opening and securing is carried by the terminal.

- (3). "Fixing of Seal" - Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail /road/sea without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. This shall be done without the written consent of the shipping line. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines. Seal charges will be applicable for removal of seals also.
- (4). "Fixing / removal of Hazardous Sticker" - Hazardous stickers indicating IMCO class only shall be affixed on a container carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to IGTPL to undertake the said activity, within the terminal.
- (5). On-Wheel Customs inspection - The on-wheel inspection of a container shall be allowed at the nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision. No stuffing/ destuffing, even partially, shall be permitted within the terminal premises.
- (6). Non- Declaration / Mis-declaration of Hazardous container- The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to IGTPL. The above charges are only for non-declaration/mis-declaration of the hazardous nature of the container. The liabilities and cost towards the consequences arising due to non declaration or mis-declaration shall, however, be on the customers account.
